



MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE 31 OCT 1996

RESOLUCION NUMERO No 1168

"Por la cual se otorga una Licencia Ambiental y se adoptan otras determinaciones"

EL MINISTRO DEL MEDIO AMBIENTE

En ejercicio de las facultades legales conferidas por el Artículo 52 Numeral 5, de la Ley 99 del 22 de Diciembre de 1993 y el Decreto 1753 de 1.994, y,

CONSIDERANDO:

Que mediante oficio de fecha Febrero 21 de 1.995 la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL solicitó al MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE la LICENCIA AMBIENTAL ORDINARIA para la ejecución de las obras de remodelación y ampliación del terminal aéreo Rafael Nuñez, así como también para la ampliación de su plataforma, localizada en la Distrito Turístico y Cultural de Cartagena, en el Departamento de Bolívar.

Que de otra parte en la citada comunicación se presentaron para aprobación del Ministerio los términos de referencia para la elaboración del estudio de impacto ambiental para la ejecución del citado proyecto. Lo anterior conforme al procedimiento previsto por el Decreto 1753 de Agosto 3 de 1.994.

Que de conformidad con la citada comunicación las obras a ejecutarse son:

- Terminal. Ampliación muelles nacional e internacional, remodelación de los tres pisos existentes, mejoras en cuanto al cielo raso, pisos y fachadas.
- Plataforma. Ampliación de la plataforma. Respecto de la misma existen dos alternativas de ejecución que dependen de la compra de algunos predios, así:
 - a. Ampliación de la plataforma existente.

"Por la cual se otorga una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones"

b. Construcción de la plataforma de carga y aviación general.

Que teniendo en cuenta lo anterior el MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE mediante Auto 174 del 17 de Marzo de 1.995 avocó conocimiento de la petición de licencia ambiental ordinaria para efectos de la remodelación y ampliación del terminal del Aeropuerto Rafael Nuñez de la Ciudad de Cartagena, así como también para la ampliación de la plataforma del mismo y en consecuencia ordenó remitir el expediente a la DIRECCIÓN AMBIENTAL SECTORIAL de la Entidad, para el concepto técnico respectivo.

Que la DIRECCIÓN AMBIENTAL SECTORIAL del MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE mediante Concepto Técnico 420 de Junio 15 de 1.995, estableció lo siguiente:

"Del reconocimiento efectuado se puede afirmar que la primera fase del Plan maestro del Aeropuerto Rafael Nuñez de Cartagena de Indias tendrá un impacto reducido, si se tiene en cuenta que está ubicado en este sector desde 1.957, que opera en una zona residencial altamente intervenida y que sus obras e impactos son de carácter puntual, temporal y controlables.

- La zona ecológica de interés la constituye la Ciénaga de la virgen y el Caño Juan Angola ubicados en la zona oriental y suroriental de la pista.

- Aunque no existen comunidades campesinas, indígenas y negras directamente afectadas por las obras que se pretenden adelantar, si existen conglomerados humanos importantes ubicados a lo largo de la pista y el terminal del aeropuerto Rafael Nuñez de Cartagena de Indias, los cuales se encuentran permanentemente sometidos al impacto de las operaciones aéreas de este terminal.

- El aeropuerto cuenta con tres máquinas de bomberos y una lancha para atender posibles emergencias".

Que teniendo en cuenta las anteriores consideraciones la DIRECCIÓN AMBIENTAL SECTORIAL en el citado concepto técnico aprobó los términos de referencia propuestos por la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL para la realización del estudio de impacto ambiental de las obras que constituyen la primera fase del Plan maestro del Aeropuerto Rafael Nuñez. Sin embargo también se estableció que

"Por la cual se otorga una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones"

los citados términos de referencia debían ser complementados en diferentes aspectos.

Que mediante escrito de fecha Julio 10 de 1.995 el Sr., HOMER LÓPEZ PÉREZ en su condición de Presidente del COMITÉ CÍVICO DE CRESPO solicitó al MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE se ordenara la celebración de una Audiencia pública con la comunidad de Crespo, así como también se reconociera al Comité que el preside, como parte interesada en el procedimiento administrativo adelantado para otorgar la licencia ambiental del aeropuerto Rafael Nuñez en Cartagena y como tal se le notificara todas las decisiones que se tomaran en dicho proceso administrativo.

Que el MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE mediante Auto 478 del 25 de Julio de 1.995 declaró que el proyecto que pretendía desarrollar la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL para la remodelación y ampliación del terminal del Aeropuerto Rafael Nuñez de la Ciudad de Cartagena, así como la ampliación de su plataforma no requerían de diagnóstico ambiental de alternativas. Así como también que se debía elaborar y presentar a este Ministerio el estudio de impacto ambiental para la ejecución del proyecto, conforme a los términos de referencia presentados a consideración del Ministerio más la complementación en diferentes aspectos relacionados en la citada providencia.

Que posteriormente el MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE mediante Auto 529 del 15 de Agosto de 1.995 declaró tener como interesado dentro de los trámites relacionados con la solicitud de licencia ambiental, al Sr., HOMER LÓPEZ en su condición de Presidente del Comité Cívico de Crespo.

Que con fecha Agosto 31 de 1.995 el Sr. HOMER LÓPEZ en su condición de Presidente del Comité Cívico de Crespo y como tercero interesado en la actuación administrativa ambiental del aeropuerto Rafael Nuñez interpuso recurso de reposición contra el Auto 478 del 25 de Julio de 1.995.

Que teniendo en cuenta lo anterior, mediante Auto No.198 de marzo 11 de 1996, emanado de la Oficina Jurídica de este Ministerio, se resolvió el Recurso de Reposición Interpuesto por el señor HOMER LÓPEZ, modificando el auto No.478 de 25 de julio de 1995, en el sentido de declarar que dentro de las obras de ampliación de la plataforma y/o construcción de la plataforma para

"Por la cual se otorga una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones"

carga y aviación general presentados por la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL, no es viable desde el punto de vista ambiental la ampliación hacia las áreas ubicadas entre las calles 71 y 73 y las avenidas 2a y 3a del Distrito turístico y Cultural de Cartagena. En consecuencia el estudio de impacto ambiental deberá concentrarse en la expansión hacia la zona oriental de la pista que colinda con el actual incinerador y la instalación militar y más al oriente con la Ciénaga de la Virgen.

Se declaró igualmente en la citada providencia que las obras de remodelación de las instalaciones existentes en el Aeropuerto Rafael Nuñez, del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena, no requerían del trámite de Licencia Ambiental y se requirió a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL para que elaborara y presentara a este Ministerio el estudio de impacto ambiental para la ejecución del proyecto de ampliación del terminal aeropuerto Rafael Nuñez, así como la ampliación de su plataforma y demás obras contempladas en el plan maestro, sin incluir la remodelación de las instalaciones existentes, conforme a los términos de referencia presentados a este Ministerio, pero que debían ser complementados en algunos aspectos, al igual que se hicieron otros requerimientos de carácter técnico.

Que con fecha Junio 12 de 1996 la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL, presentó al Ministerio del Medio Ambiente el Estudio de Impacto Ambiental de las obras que adelantarán en el Aeropuerto Rafael Nuñez de la ciudad de Cartagena, de acuerdo con lo ordenado en el auto No.478 de 25 de julio de 1995.

Que posteriormente mediante Auto No.421 de junio 27 de 1996, emanado de la Oficina Jurídica de este Ministerio, se ordenó la celebración de una Audiencia Pública de conformidad con la solicitud presentada en debida forma por el señor HOMER LÓPEZ y demás miembros de la Comunidad de Crespo.

Que mediante Edicto fijado el 28 de junio de 1996, se convocó a la Audiencia Pública ordenada mediante auto No.421 de junio 27 de 1996, para el día 24 de julio del año en curso, a las nueve (9:00 AM) en el Hotel Caribe de la ciudad de Cartagena.

Que llegado el día y hora señalada para la Audiencia, el Hotel canceló el salón que tenía destinado para la Audiencia Pública, procediéndose a levantar el acta

"Por la cual se otorga una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones"

de fecha 24 de Julio de 1.996 firmada por las siguientes personas, Doctor JOSÉ MARÍA MARTÍNEZ APARICIO, en su calidad de Procurador delegado para asuntos Ambientales y Agrarios, Doctor ANÍBAL OLIER BUENO, en calidad de delegado de la Defensoría del Pueblo, Señor HOMER LÓPEZ, en calidad de solicitante de la Audiencia y por el Doctor DAVID ARANGO, en su calidad de Presidente de la Audiencia Pública, en la que se acordó, trasladar la realización de la misma, a un salón del Aeropuerto Rafael Nuñez de Cartagena.

Que en la citada Audiencia Pública ambiental, los principales puntos que las Entidades públicas y privadas, así como la comunidad en general plantearon en relación con el proyecto de ampliación y construcción de la Plataforma del Aeropuerto Rafael Nuñez de la ciudad de Cartagena, fueron los siguientes:

- Afectación del Aeropuerto sobre las comunidades residentes en la zona, por contaminación por ruido, ya que sobrepasan los niveles permisibles al oído humano hasta en 125 decibeles.
- Con la ampliación de la pista del Aeropuerto Rafael Nuñez, se taponó y desvió el caño Juan Angola, produciendo contaminación ya que no existe el normal flujo y reflujo de las aguas del caño con la Ciénaga de la Virgen.
- Solicitan la reubicación del Aeropuerto a mediano plazo, por los efectos nocivos para los habitantes del barrio Crespo y barrios circunvecinos.
- Manifestaron que con la construcción de la Plataforma en el Aeropuerto Rafael Nuñez, se perpetuaría el aeropuerto, alejándose así la posibilidad de su reubicación.
- Manifestaron su preocupación por la ubicación actual de los tanques de combustibles, a pocos metros de las casas del barrio Crespo y solicitaron su pronta reubicación.

Que posteriormente mediante Concepto Técnico N. 531 del 4 de Octubre de 1.996 DIRECCIÓN AMBIENTAL SECTORIAL del MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE, estableció lo siguiente:

Que el Aeropuerto Internacional Rafael Nuñez, se encuentra ubicado sobre el costado norte del casco urbano de la Ciudad de Cartagena a 7 Km. del área

"Por la cual se otorga una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones"

hotelera de Bocagrande y a 5 Km. del centro de la Ciudad. El aeropuerto tiene un área aproximada de 100 hectáreas, en la actualidad es propiedad de la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, limita por el oriente y sur con la Ciénaga de la Virgen y por el norte con la carretera que conduce al corregimiento de la Boquilla y las playas del mar Caribe. Por los costados sur del terminal y occidental del aeropuerto (pista actual) limita con viviendas de propiedad privada y en su gran mayoría por invasores. El Barrio Naval se encuentra hacia el occidente del campo aéreo y hacia el norte del área del terminal, donde se encuentran los depósitos de combustible de la ESSO, las casas de propiedad de la armada, otras viviendas de propiedad privada y los depósitos de combustible de la TEXACO.

Que la construcción del aeropuerto se inició hace aproximadamente 40 años por parte de Avianca, posteriormente el Gobierno Colombiano adquirió en propiedad dichas instalaciones.

Que en la actualidad el aeropuerto tiene un promedio anual en operaciones aéreas de 7676 vuelos nacionales, 1768 vuelos internacionales y 17306 vuelos de carga, el movimiento total de pasajeros para el año de 1987 fue de 591.572 pasajeros de los cuales el 11 % (65.534) fueron internacionales.

Que el aeropuerto consta principalmente de plataforma para parqueo de aviones de 48.300m². con capacidad de estacionamiento para diez posiciones, terminal de pasajeros nacional e internacional, consistente en una instalación de 13.000 m², incluyendo los edificios de llegadas, zonas de registro y embarque de pasajeros, áreas de operación de las aerolíneas, oficinas de la Aerocivil, cuartos de equipaje, subestación eléctrica, salón de personajes, bombas y tanque de agua potable. Las instalaciones para la aviación general se localizan en el extremo norte de la Plataforma.

Que la pista única 18/36 tiene una longitud de 2600 m y un ancho de 45 m conecta a la plataforma por carreteos en ángulo recto. En el año 1967, cuando se efectuó una de las ampliaciones a la pista, fue necesario canalizar el Caño Juan Angola (caño original) por debajo de la pista mediante un boxculvert y una tubería corrugada, además de desviar su curso paralelo a la pista y conectar a la Ciénaga de la Virgen.

Que el acceso al aeropuerto desde Bocagrande (área generadora del mayor tráfico) se realiza por la Avenida Santander que va paralela a la playa.

"Por la cual se otorga una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Que en cuanto a la descripción del proyecto se establece en el concepto técnico que se parte de la necesidad de adecuar un aeropuerto que cumpla con normas internacionales para terminales aéreos modernos mejorando la comodidad y atención tanto a trabajadores, usuarios y pasajeros como a la comunidad residente en el área de influencia.

Que la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL contrató el consorcio TAMS - Gómez Cajiao y asociados para la elaboración del Plan Maestro para el Aeropuerto Internacional Rafael Nuñez de la Ciudad de Cartagena. Este Plan Maestro, se proyectó para construirlo en tres etapas y contempla la construcción y adecuación de diversas instalaciones en sus predios buscando mejores condiciones para la comunidad que trabaja en el aeropuerto y ofrecer mejores comodidades a los usuarios y pasajeros y mejorar las condiciones ambientales y de salubridad a la comunidad residente en el área de influencia.

Que la primera etapa considera dos fases, la 1ª ejecutada casi en su totalidad, consistió en la reconstrucción y readecuación del edificio central del aeropuerto, labores que se realizaron antes de la Cumbre de los Países No Alineados y que en la actualidad se encuentra en la parte final. Es de aclarar que para la ejecución de éstas actividades el MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE mediante Auto N° 198/96, obrante a folios 231 a 256, declaró que estas actividades no requerían de Licencia Ambiental.

Que en la 2ª fase de la primera etapa, se proyecta la construcción de la Plataforma Oriental y la apertura de una vía de acceso desde el anillo vial a dicha plataforma.

Que la segunda etapa, proyecta la construcción de los denominados espigones en el muelle nacional, la construcción del nuevo cuartel de bomberos, la terminación de la vía perimetral y en el área de la nueva plataforma otras obras como el terminal de carga, de aviación civil y general

Que en la tercera etapa se proyecta la realización de las restantes obras tanto en el aeropuerto actual como en la nueva plataforma en cuanto a la terminación de edificaciones, accesos, parqueaderos, etc.

Una de las alternativas que se consideró en el estudio de factibilidad del Plan Maestro para la Ampliación del Aeropuerto Rafael Nuñez, fue la construcción

"Por la cual se otorga una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones"

de un nuevo aeropuerto en otro sitio, situación estudiada en el año 1972 por la firma Netherlands Airport Consultants (NACO), la cual concluye que es preferible la localización actual en Crespo sobre cualquier nuevo sitio debido al factor acceso, sin embargo en el evento que Cartagena se convierta en un Centro turístico internacional altamente atractivo se considera viable.

Sin embargo, el estudio realizado por el convenio Colombo- Holandes con la firma NACO, concluye para esa época que está justificado mejorar y extender el existente aeropuerto de Crespo, para el manejo de aeronaves en el porvenir aunque el lugar no es ideal desde el punto de vista técnico, pero la evaluación económica muestra que el total de los costos es el mas bajo respecto a las demás alternativas de localización estudiadas, aunque los costos gubernamentales sean altos, se recomienda no mejorar y no extender el existente aeropuerto de Crespo para el manejo de las aeronaves en el futuro.

Que el Estudio de Impacto Ambiental presentado se realizó para la ejecución de parte de las obras del Plan Maestro del aeropuerto como son la Plataforma Oriental y la Vía de Acceso y elaborar el Plan de Manejo Ambiental para las actividades rutinarias del aeropuerto.

La construcción de la plataforma Oriental, implica destinar un área de 29.000 m² involucrando labores como instalación de campamentos, apertura del acceso al sitio de obras, delimitación de áreas de trabajo, desmonte de vegetación, descapote de suelos y movimiento de tierras (no se requiere de explosivos). Se requiere igualmente, de labores que permitan disponer adecuadamente sobrantes de las excavaciones, controlar los aportes de sedimentos a la Ciénaga y controles sobre los vehículos que transportan materiales.

Que la vía de acceso tiene una longitud de 1200 metros y un corredor de 10 metros de ancho en total para un área total a intervenir de 12 hectareas. Esta vía comunica el anillo vial con la nueva plataforma, la vía contempla dos carriles para lo cual se requiere realizar excavaciones, que permitan adecuar la superficie para la conformación del terraplén posteriormente colocar el material de relleno, la sub-base y base con material de afirmado.

Los trabajos de construcción de la plataforma y vía de acceso tienen una duración dentro de la programación presentada de 19 semanas y se desglosan en las tablas 51 y 52 del estudio.

25

"Por la cual se otorga una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Que el uso actual del suelo en los terrenos pertenecientes al Aeropuerto es de conservación y se encuentra bordeando la Ciénaga de la Virgen. Desde el punto de vista biológico, el área esta altamente intervenida por el hombre y ha perdido su carácter natural, sin embargo en la zona de influencia directa o límite del aeropuerto con la Ciénaga de la Virgen el manglar conserva su carácter natural.

El aeropuerto se encuentra inmerso por varios cuerpos de agua que son el Mar Caribe (Bahia de Cartagena), la Ciénaga de la Virgen y el Caño Juan Angola que limitan sus posibilidades de ampliación en la infraestructura física y de aeronavegación al futuro.

Que el principal cuerpo de agua en el área del proyecto es la Ciénaga de la Virgen, la cual posee varias influencias externas como son la escorrentía superficial de aguas dulces aferentes desde su cuenca, los emisarios de aguas residuales del sistema de alcantarillado de la Ciudad y el intercambio de agua salada que mantiene con el mar durante los períodos en que se abre la boca de la boquilla.

Que establece el concepto técnico como debido a la última ampliación de la pista del aeropuerto Rafael Nuñez, se remplazó la comunicación abierta del caño Juan Angola con la Ciénaga de la Virgen por una alcantarilla tipo cajón que cruza por debajo de la pista y que se clausuró por problemas de seguridad y en su reemplazo se construyó un canal paralelo a la pista hasta la Ciénaga de la Virgen.

Que en el sitio donde confluye éste canal con la Ciénaga, descargan las aguas residuales transportadas por el colector el Oro a manera de rebosadero, éste canal se colmata permanentemente por la gran cantidad de sedimento y materia orgánica que transportan las aguas del caño Juan Angola que en la actualidad en su gran mayoría conduce aguas residuales. Según el estudio el colector el Oro se interna unos 100 metros dentro de la Ciénaga, sin embargo es evidente su descarga como rebosadero de la manera descrita anteriormente y su alta carga contaminante contribuye al deterioro ambiental e insalubridad denunciada por los habitantes de la zona y en especial por el Comité Civico de Crespo. En consecuencia se vienen generando serios problemas ambientales como olores ofensivos etc. en la zona, especialmente en los habitantes de los barrios perimetrales a la pista y el canal como son 7 de agosto, San Francisco y el Paraíso y en general en todos los barrios riveranos del caño Juan Angola aguas arriba del aeropuerto.

"Por la cual se otorga una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Sin embargo, EDURBE en asocio con la Aerocivil, han reabierto en el pasado la comunicación a través de un canal de 20 m. de ancho paralelo a la pista actual en dirección sur para lograr la interconexión con la Ciénaga y evitar el acceso de personas ajenas al aeropuerto desde los barrios de invasión perimetrales.

Que en cuanto al medio socioeconómico, se determina el área de influencia directa del proyecto sobre el sector occidental residencial adyacente al aeropuerto que está conformado por los Barrios Militar Crespo, Crespo, Canapote, Crespito, 20 de Julio, San Francisco, 7 de Agosto, La María, Santa María, El Paraíso, Daniel Lemaitre, San Juan y Portal del Virrey y en el sector oriental se ubican los terrenos de la Aeronáutica y la Ciénaga de la Virgen.

El área de influencia indirecta se considera la totalidad de la ciudad de Cartagena y algunos sectores de zona rural. Desde el punto de vista socioeconómico se consideran estas áreas de influencia en la medida que los efectos positivos y negativos están cubriendo diversos aspectos y factores sociales y económicos que intervienen en el funcionamiento y desarrollo de la ciudad el municipio y su población.

Que el estudio definió cinco áreas de manejo ambiental:

1ª Derrame de grasas y aceites al canal de aguas lluvias en el extremo sur de la plataforma actual, debido a las actividades de maquinaria, vehículos y equipo, residuos que por escorrentía pueden ser arrastrados a la Ciénaga de la Virgen a través del Caño Juan Angola. Para ello se propone la construcción de una trampa de grasas y aceites que permita la separación de esos vertimientos antes de la confluencia con el Caño Juan Angola.

2ª Área de depósito de combustibles de la Esso y Texaco localizados en el extremo nor-occidental y nor-oriental de la plataforma actual, debido a la permanencia de ciertos niveles de riesgos en la población circundante y el área conformada por el mismo aeropuerto.

Se propone empezar a considerar su traslado y ampliación a mediano plazo.

3ª Patio de basuras donde actualmente se localiza el container para su disposición temporal junto con otro tipo de residuos.

Se propone organización de labores adicionales de aseo con el propósito de asegurar su adecuada utilización para que no se convierta en foco de problemas sanitarios.

"Por la cual se otorga una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones"

4ª Tramo final del Caño Juan Angóla en los últimos 1000 metros, donde se presentan condiciones difíciles desde el punto de vista sanitario y ambiental generado por la sedimentación, las basuras arrojadas por las comunidades, el taponamiento del canal y los vertimientos de aguas negras del colector de aguas negras el Oro.

Se propone que las entidades responsables desarrollen una labor organizada de limpieza, dragado y recuperación paisajística y sanitaria del área, y además la construcción de una barrera natural contra ruido.

5ª Ubicación actual y futura del incinerador de basuras.

Se propone su reubicación, al igual que el control sobre el manejo de residuos, el procedimiento de incineración, la operación del equipo, los controles anti-contaminación, la disposición final de cenizas mediante la utilización de trincheras y la protección de los operarios.

Que se identificó como área sensible, las manchas de manglares que se ubican en las márgenes de la ciénega de la Virgen en inmediaciones del área de construcción de la nueva plataforma y vía de acceso, en la medida en que se corre el riesgo que mediante acciones indirectas del proyecto puedan ser intervenidas y removidas parcialmente. Se propone efectuar la delimitación física de estas áreas y restricciones de acceso así como la protección del manglar con barreras físicas para el control de partículas en el aire y sedimentos a través de las escorrentías.

Que la ciénega de la Virgen es la segunda área sensible, y que corresponde al sector frontal en donde se construirá el proyecto por la eventual incorporación de sedimentos. Para ello se propone, instalar barreras en tierra para prevenir el transporte de sedimentos y en el eventual caso que algunas obras se efectúen en período de inundaciones, se instalarán barreras dentro de la misma ciénega para minimizar su dispersión.

El sector urbano más cercano al Aeropuerto es la tercera área sensible debido a que está muy relacionado con la problemática sanitaria, de calidad del aire, ruido y riesgos varios. Para ello, se han recomendado diversas medidas de

"Por la cual se otorga una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones"

prevención, control, mitigación, educación, etc., en especial para beneficio de las comunidades ubicadas en el sector más cercano al Caño Juan Angola.

Que en cuanto al plan de manejo ambiental se establece en el concepto técnico, que se presentó de manera separada para las obras y actividades planteadas para la construcción de la plataforma oriental y vía de acceso junto con las demás actividades menores relacionadas y por otra parte plan de manejo ambiental para la operación del Aeropuerto. Se aclara que una vez implementen todas estas obras, empezarán a hacer parte del Plan de Manejo Ambiental para el Aeropuerto.

Que en cuanto al plan de manejo ambiental para la construcción de la plataforma y la vía de acceso se hace en el concepto técnico una pequeña reseña de las principales medidas de mitigación propuestas y de mayor relevancia para el manejo y control ambiental. Teniendo en cuenta los campamentos, Desmonte y Descapote, Movimiento de tierras, disposición de Materiales Sobrantes, control de sedimentos a la Ciénaga

Que en cuanto a la construcción de la vía de acceso, esta implica considerar las mismas perspectivas ambientales que para la construcción de la plataforma adicionando el manejo de drenajes y adecuación de taludes. Se prevé un control de partículas a la atmósfera, la construcción de drenajes, readecuación de áreas finales, limpieza, reconfiguración morfológica, cubrimiento y restauración vegetal en los sitios que se requiera y finaliza estableciendo restricciones en el uso del suelo a fin de preservar las actividades de restauración vegetal.

Que en cuanto al plan de manejo ambiental para el aeropuerto Rafael Nuñez de Cartagena este contempla las obras y actividades para la operación del terminal aéreo y que se resumen en la figura 53 del estudio. Que algunos de los aspectos mas relevantes para mitigar, corregir, prevenir y/o compensar los impactos ambientales generados por la operación del aeropuerto son:

- Manejo de Residuos Sólidos: Se propone ubicar el patio de basuras en el sitio donde actualmente funciona el container de basuras, instalando además un cerramiento y ordenamiento interno que facilite su manejo antes de la entrega a la empresa de recolección de aseo Distrital LIME. El cerramiento propuesto se

"Por la cual se otorga una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones"

esquematiza en la figura 54 del estudio. Igualmente se plantea la adecuación de una bodega de basuras internacionales que se esquematiza en la figura 55 del estudio.

De otro lado se propone el reciclaje de éstas basuras en cuanto al tipo de residuos (Vidrio, papel, metales y materiales oleosos).

- Tratamiento y recolección de aguas lluvias: Se plantea realizar mantenimiento y limpieza manual de todos los canales abiertos del aeropuerto en forma semestral. La longitud total de canales en el aeropuerto es actualmente de 2400 ml. En el extremo oriental del canal sur se proyecta la construcción de una trampa de sustancias oleosas evitando la contaminación al Caño Juan Angola la disposición y localización de esta estructura se detalla en las Figuras 57, 58 y 59 del estudio.

- Mantenimiento y manejo del Caño Juan Angola: Se afirma que el problema de contaminación y colmatación por la descarga de basuras y aguas residuales y especialmente el Colector El Oro es un problema poco relacionado con las instalaciones aeroportuarias en las cuales se requiere el concurso Interinstitucional.

Que igualmente se plantea adelantar cuatro aspectos básicos:

- Dragado y Rectificación (profundidad y sección hidráulica)
 - Apertura de la boca de salida a la Ciénaga
 - Clausura del Colector El Oro
 - Recuperación de las márgenes del Caño Juan Angola.
- Que en cuanto al control de ruido en el área de influencia del aeropuerto:

Se proponen cuatro alternativas tendientes a mejorar progresivamente el abatimiento de los actuales niveles de ruido en el sector mas inmediato al sector sur de la pista:

- Reforestar el área entre la malla de cerramiento del aeropuerto y el Caño Juan Angola.
- Reforestar el área entre la pista y las viviendas mas cercanas en el

"Por la cual se otorga una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones"

sector sur del aeropuerto.

- Reforestar el área entre la pista y las viviendas del Barrio Militar Crespo al norte del mismo.

Que la barrera a implementar tendrá una altura de 4 mts y la cantidad de material vegetal se resume en la tabla 46 que incluye las zonas tanto oriental como occidental del caño Juan Angola.

Se plantea como medida a corto plazo de control de ruido mientras la población vegetal cobra la altura y densidad requerida, la instalación de barreras temporales artificiales metálicas en madera o cualquier otro material, con las dimensiones y en los sitios especificados en las figuras 61 y 62 del estudio. Otra alternativa planteada consiste en la conformación de un jarillón con altura de 4 mts., limitado por los costos y dificultades de espacio.

Finalmente se plantea que para cumplir con las normas internacionales cuando se presentan viviendas o instalaciones en las cercanías de los aeropuertos, la compra de predios en la primera manzana más próxima al caño Juan Angola y conformar allí una barrera mucho mas amplia y por ende mas efectiva.

- Relocalización del incinerador: El sitio escogido para su traslado corresponde al sector oriental de la plataforma a construir. Las cenizas serán dispuestas en fosas según el esquema que se muestra en la figura 56 del estudio.

- Traslado de Tanques de Combustibles: Se propone reubicar los tanques de combustible en el extremo oriental de los predios del aeropuerto muy cerca del límite con la Ciénaga de la Virgen en cercanías de la nueva plataforma que se identifica en la figura 44 del estudio.

Que de otra parte el citado concepto técnico se establece el programa de seguimiento y monitoreo el cual será integral para los dos planes de manejo ambiental que se plantean ejecutar a fin de asegurar la calidad ambiental y la eficacia de las acciones de control. De otra parte se contemplan los programas de seguimiento y los objetivos del mismo, el Plan de gestión social, y el Plan de contingencia correspondiente.

"Por la cual se otorga una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Que así mismo la DIRECCIÓN AMBIENTAL SECTORIAL en el concepto técnico citado establece las siguientes consideraciones:

Que el impacto de mayor relevancia lo constituye la contaminación sónica que supera de acuerdo con la legislación vigente, los límites permisibles para la salud humana lo cual afecta en forma directa las comunidades residentes en la zona de influencia. En segunda instancia se encuentra el problema de contaminación con aguas residuales de Cartagena en el Caño Juan Angola, especialmente en el tramo final que fue desviado por la Aerocivil en épocas pasadas.

Que la utilización de aeronaves menos ruidosas es una práctica que se está generalizando en el país y en el exterior. El uso de aeronaves tipo III (Tercera Generación) traería una importante reducción en los niveles de ruido y por ende en las áreas afectadas. En la actualidad se está modificando gradualmente la flota aérea que opera en el aeropuerto Rafael Nuñez de Cartagena.

Que la construcción de la Plataforma Oriental y la vía de acceso a la misma no genera incremento en el número de operaciones aéreas en el aeropuerto Rafael Nuñez, por cuanto éstas obras tienden a mejorar la infraestructura física de las instalaciones del aeropuerto y no la infraestructura de aeronavegación y los impactos generados por éstas son de baja magnitud y corta duración.

Que el área física en el cual se encuentra emplazado el aeropuerto Rafael Nuñez no permite futuras ampliaciones en su infraestructura de aeronavegación, ya que la pista existente se encuentra limitada en su extensión por cuerpos de agua como son la Ciénaga de la Virgen y el Mar Caribe. Además la posibilidad de construir una pista paralela a la actual desaparece con la construcción de la plataforma oriental.

Que la ubicación actual del aeropuerto y la presencia de asentamientos humanos alrededor de todas sus instalaciones salvo en los contornos que limitan con cuerpos de agua, nos permite concluir que la vida útil de éste es mínima, debido a que hacia el futuro no existe posibilidad de ampliación en espacio físico de infraestructura ni para aeronavegación.

Que este Ministerio considera que el sitio propuesto para la reubicación de los tanques de Combustible de la Esso y Texaco(Fig 44)es viable siempre y cuando se establezca un adecuado plan de contingencia que impida cualquier tipo de contaminación en las aguas de la Ciénaga de la Virgen o en el Manglar,

"Por la cual se otorga una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones"

por derrames accidentales o de su operación rutinaria o cualquier otra eventualidad.

Que los impactos ambientales durante la construcción de la plataforma oriental y la vía de acceso presentados en el Estudio de Impacto Ambiental son de carácter secundario de acuerdo con su magnitud y su carácter es temporal.

Que considerando los dos (2) sectores de vegetación analizada en el estudio, el área total del manglar asociado al área del proyecto que hay que intervenir es prácticamente ninguna, debido a que se plantea realizar cortes y solamente se involucran áreas con vegetación rastrera.

Que con el plan de manejo ambiental para el aeropuerto se espera mejorar la calidad ambiental del entorno, siempre y cuando sean adoptadas las medidas de mitigación apropiadas y recomendadas en el estudio y en la presente providencia.

Que dentro de las conclusiones de la audiencia pública realizada el pasado 24 de julio de 1996, se destaca la necesidad de reubicar el aeropuerto Rafael Nuñez, para lo cual la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL deberá comenzar de manera urgente los estudios de factibilidad y prefactibilidad de un aeropuerto regional internacional que beneficie poblaciones de alto atractivo turístico como lo son Mompox, Magangué, entre otros y que permita incentivar el desarrollo de otras regiones de gran valor turístico, agrícola y pecuario, que en la actualidad se encuentran aisladas por el transporte aéreo con el resto del país y del exterior.

Que indistintamente del uso del suelo donde se encuentren las viviendas, todas estas deben ser incluidas en los programas de mitigación planteados, ya que según la Constitución Nacional y los principios de la legislación ambiental todo ciudadano colombiano tiene derecho a gozar de un ambiente sano.

Que la desviación del cauce original del Caño Juan Angola en el tramo final que lo comunica con la Ciénaga de la Virgen, fue ejecutado por iniciativa propia de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL para ampliar su infraestructura de aeronavegación. Cuestión por la cual se concluye que la Aeronáutica Civil es responsable por las consecuencias que ésta actividad ha generado.

Que se requiere que UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA construya las barreras de ruido para minimizar los niveles

31 OCT 1996

RESOLUCION NUMERO

DE

Hoja No.

"Por la cual se otorga una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones"

generados por la operación aérea en el sector en que la pista limita con los barrios 7 de agosto y San Francisco entre otros, y no le corresponde ejecutar estas medidas de mitigación a las Autoridades Distritales ni Gubernamentales (Alcaldía de Cartagena, EDURBE, Etc.) como se plantea en el Estudio de impacto ambiental, sino a la Aerocivil por cuanto es la única institución responsable para minimizar los niveles de ruido hasta límites permisibles para la salud humana o adoptar las medidas de compensación a que haya lugar, cuyo límite permisible corresponde a 65 Ldn. según lo establecido en la resolución 08321 del 4 de agosto de 1983 expedida por el Ministerio de Salud para zonas residenciales como es el caso de los barrios en comento.

Que es necesario integrar, hacer participe y vincular laboralmente a la comunidad mediante jornadas de reforestación, cuidado y ornato, etc. de manera integral con un objetivo claro que es mejorar las condiciones de vida de la población, sin embargo, es tarea de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL liderar éstos programas como parte del plan de gestión social.

Que las viviendas localizadas sobre el costado occidental del aeropuerto requieren especial interés, pues son las que reciben inicialmente los impactos de ruido y contaminación del Caño Juan Angola y es donde de manera especial se deben implementar las medidas de control, mitigación y/o compensación especialmente contra los niveles de presión sonora y en segunda instancia contra los olores ofensivos que genera la continua colmatación del Caño Juan Angola.

Que se considera acertada la posibilidad planteada en el Estudio de impacto ambiental de construir una barrera completa y bien definida para el abatimiento del ruido, lo cual implica la compra de predios en las manzanas más próximas al Caño Juan Angola, tal y como se recomienda en normas internacionales cuando se presentan viviendas o instalaciones en estas áreas. Estas medidas se implementarían una vez se conozca el estudio del ruido que se solicitará en la parte resolutive de esta providencia, el cual debe ilustrar las áreas expuestas a niveles superiores a los permisibles.

Que teniendo en cuenta que el Plan de Gestión Social presentado en el estudio de impacto ambiental, no está planteado de acuerdo con la evaluación de los impactos sobre la estructura social y al igual carece de una metodología secuencial que permita su evaluación, la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL deberá complementar el Plan de Gestión Social incluyendo entre otros, programas de capacitación

"Por la cual se otorga una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones"

ambiental, de información a la comunidad, generación de empleo, saneamiento básico, reforestación, información y participación comunitaria y de coordinación interinstitucional.

Que una vez la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL, haya presentado a éste Ministerio el censo predial identificando las viviendas sometidas a niveles de ruido superiores a los 65 db(A) identificados en cartografía predial adecuada se impondrán las obras y medidas de mitigación adicionales contra el ruido y contra el riesgo de salud para todas las unidades de vivienda, edificaciones de servicio social y comunitario, que se encuentren impactadas; estas medidas se establecerán teniendo en cuenta entre otros, los siguientes parámetros: tipo de edificación, distancia a la pista, dirección del ruido hacia la vivienda, materiales de construcción de la vivienda y espacios abiertos.

Que teniendo en cuenta las anteriores consideraciones técnicas la DIRECCIÓN AMBIENTAL SECTORIAL del MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE consideró viable desde el punto de vista técnico ambiental otorgar Licencia Ambiental Ordinaria a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL, para la construcción de la Plataforma Oriental y Vía de acceso a la misma, así como para la Operación del Aeropuerto Internacional Rafael Nuñez de la ciudad de Cartagena.

Que posteriormente el MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE recibió una comunicación el día 16 de Octubre de 1996 del Dr., JOSÉ DAVID RAMIREZ BARAKAT en su condición de Personero Distrital de Cartagena, fechada el 11 de Septiembre de 1996, en la cual solicita con carácter urgente, que mientras no se tenga absoluta claridad que con la obra que se aspira a realizar por la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL, no se causa daño irreparable en el medio ambiente, se abstenga este Ministerio, de dar visto bueno a la solicitud de licencia ambiental para la ejecución del proyecto de construcción de la plataforma de estacionamiento de aeronaves. Igualmente se establece, que teniendo en cuenta que el estudio realizado por la firma ECSAM no contempló los posibles daños que se pueden ocasionar al ecosistema, y por lo tanto el estudio de impacto ambiental no se realizó en forma integral. Finalmente anexa un acta en la cual se hace una serie de observaciones técnicas respecto a la construcción de la plataforma de estacionamiento de aeronaves y la operación del aeropuerto.

"Por la cual se otorga una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Que teniendo en cuenta lo anterior, la DIRECCIÓN AMBIENTAL SECTORIAL del MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE mediante el ~~Concepto Técnico~~ No. 581 del 30 de Octubre de 1996 amplió el concepto técnico No. 237 del 17 de Octubre de 1996 en diferentes aspectos y con respecto al escrito de la Personería Distrital, estableció lo siguiente:

1. En relación con la solicitud de la Personería Distrital, en la que se manifiesta que mientras no se tenga absoluta claridad, de que con la obra que se aspira a realizar por la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL no se causa un daño irreparable en el medio ambiente, este Ministerio se abstenga de dar visto bueno a esta solicitud, la DIRECCION AMBIENTAL SECTORIAL determina lo siguiente:

a. La ejecución y operación del proyecto de Construcción de la Plataforma Oriental y Vía de acceso a la misma del Aeropuerto Rafael Nuñez en Cartagena, ~~no genera un incremento o variación en el número de operaciones aéreas del mismo, es decir, no influye en los niveles de ruido que se vienen generando de tiempo atrás por la operación del aeropuerto. De otra parte la contaminación del Caño Juan Angola y los olores ofensivos allí existentes, son problemas que vienen sucediendo de tiempo atrás y que tampoco tienen relación directa con los impactos ambientales que genera la construcción y operación de la Plataforma Oriental y la Vía de acceso.~~

b. Los impactos ambientales causados por la ejecución de las obras proyectadas, los constituyen principalmente: la construcción del terraplén, la vía de acceso, excavaciones, instalación de campamentos, rellenos, desmonte vegetación, descapote de suelos, control de erosión, la explotación de material de cantera, la producción y aplicación de mezclas asfálticas entre otros de menor importancia, ~~los cuales son controlables y mitigables como se plantea en el Estudio de impacto ambiental y el correspondiente plan de manejo ambiental. Estos impactos son considerados de carácter secundario de acuerdo con su magnitud y su carácter es temporal.~~

c. Los impactos ambientales detectados de mayor relevancia y que requieren un manejo especial son causados por la Operación del Aeropuerto y lo constituyen principalmente los niveles de ruido que superan en algunas áreas los límites permisibles para la salud humana. Y en segundo lugar se ha identificado el problema sanitario y de olores ofensivos que expelen el caño Juan Angola, problemas que datan de tiempo atrás.

"Por la cual se otorga una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones"

2. En relación con la apreciación por parte de la Personería Distrital de Cartagena de no conceder Licencia Ambiental a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL para la construcción de la plataforma, hasta no completar el estudio de impacto ambiental con todos los requisitos que señala el Decreto 1753/94 en especial el cap. V, art. 22 y ss, el concepto técnico establece lo siguiente:

a. Al respecto es de anotar que las obras a ejecutar consisten básicamente en la construcción de la plataforma oriental al Aeropuerto y la vía de acceso a la misma y que su finalidad es mejorar las condiciones de comodidad y atención tanto a trabajadores, usuarios y pasajeros; lo cual no incrementa los impactos ambientales existentes, ni crean nuevos impactos graves.

b. Una vez evaluado el Estudio de Impacto Ambiental para la " Construcción de la Plataforma Oriental y Vía de Acceso a la misma ", se consideró reunida la información mínima necesaria para la toma de decisiones, de otra parte y para abordar de manera integral el manejo ambiental del Aeropuerto, se considera procedente manejar unificadamente la solicitud de Licencia Ambiental en mención y el Plan Integral de Manejo Ambiental para la operación del Aeropuerto, dentro del mismo proceso de evaluación ambiental.

c. Es de anotar que el Plan de Manejo ambiental , para la Operación del Aeropuerto es una imposición dada por el Ministerio dentro de la gestión ambiental integral que requieren los proyectos de éste tipo. Es por ello que mediante el plan de manejo en mención se busca realizar el ordenamiento ambiental a una actividad que viene operando de tiempo atrás sin plan de cumplimiento alguno, de tal forma que se garantice el cumplimiento de las normas ambientales vigentes en beneficio propio y de la Comunidad residente en el area de influencia.

d. De otra parte, dentro del Estudio de impacto ambiental elaborado por la firma ECSAM, se contempló el problema sanitario suscitado a raíz de la Contaminación del Caño Juan Angola y en el se propone que por intermedio de las entidades responsables se desarrolle una labor organizada de limpieza, dragado y recuperación paisajística y sanitaria del área. Sin embargo no asume la ejecución de éstas acciones dentro del Plan de Manejo Ambiental para la Operación del Aeropuerto.

"Por la cual se otorga una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Lo anterior tiene validez si se tiene en cuenta que la ubicación de zonas urbanizadas alrededor del Caño, la falta de alcantarillado en algunos sectores, la disposición inadecuada de residuos sólidos, las restricciones hidráulicas que presentan los caños y lagunas de la Ciudad, su permanente sedimentación y el hecho que del 10 al 60 % de las aguas residuales de toda Cartagena son descargadas sin ningún tipo de tratamiento a los Caños y Lagunas de la Ciudad y a la Ciénaga de la Virgen, cuestión que permite inferir que la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL, no es la única responsable de la situación sanitaria del Distrito Turístico en este aspecto.

De otra parte se debe tener en cuenta que este caño en sus últimos 1000 metros fue considerado por la Aerocivil dentro del Estudio de Impacto Ambiental, como área de manejo ambiental con serios problemas generados por la sedimentación, las basuras arrojadas, el taponamiento del canal y los vertimientos de aguas negras colector el Oro al Caño Juan Angola.

e. Que el impacto ambiental causado de tiempo atrás por la operación del Aeropuerto y que aún fomenta controversia en su cobertura e intensidad lo constituye el nivel de presión sonora en los alrededores del aeropuerto; razón por la cual dentro de las condiciones y obligaciones del Plan Integral de manejo Ambiental para la Operación del Aeropuerto que se recomienda imponer, se requiere la elaboración de un estudio de monitoreo externo de ruido, que debe ser realizado para corroborar los análisis presentados en el Estudio de Impacto Ambiental con la presencia del Servicio Seccional de Salud de Bolívar.

3. En relación con la afirmación de solicitar a Edurbe toda la información pertinente al Caño Juan Angola: Trabajos realizados, estudios, dineros presupuestados para invertir en su recuperación, presupuesto ejecutado, proyectos a corto, mediano y largo plazo, trabajos en ejecución y en fin todo aquello que indique la presencia de Edurbe sobre el área, soluciones de tipo técnico, legal y social; encontramos que esa exigencia a EDURBE, es coherente con las obligaciones que se establecerán en la parte resolutive de esta providencia, en el sentido de que la Aerocivil para desviar el cauce original del Caño Juan Angola en el tramo final, ésta en la obligación de coordinar acciones con las autoridades Distritales y Ambientales Regionales para proceder a realizar el dragado del Caño Juan Angola en el tramo correspondiente a la desviación del cauce original, donde actualmente se concentran los problemas sanitarios.

"Por la cual se otorga una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones"

4. Respecto a la afirmación de oficiar a Lime y Ciudad Limpia solicitando información acerca de los recorridos que efectúan sobre la comuna N° 3 para recogido de basuras, intensidad, horarios, respuesta de la comunidad...; se aclara que es función propia de las Empresas de Servicios Públicos prestar eficiente y oportunamente los servicios públicos y de la Superintendencia de Servicios Públicos verificar que efectivamente se ejecuten y se cumplan las metas propuestas.

5. En cuanto a la afirmación de iniciar la labor de concientización en las comunidades aledañas al caño Juan Angola sobre el Medio Ambiente, tratamiento de basuras, creación de veeduría ciudadana para la conservación y protección del caño, creación de grupos juveniles e infantiles ecológicos con igual fin, labor en la cual la Personería actuaría en coordinación con Damarena, Desarrollo Comunitario, Secretaría de Educación, Distrito Militar, Edurbe, Lime, Ciudad Limpia, Procuraduría Agraria, Cardique y demás estamentos a cuyo cargo se encuentre el saneamiento del Medio Ambiente y sin embargo la propia comunidad será la principal actora dentro de éstos planes, se considera lo siguiente:

Este numeral responde a la necesidad de complementar el Plan de Gestión Social, conforme a la recomendación realizada en el concepto técnico No. 531 de octubre 4 de 1996, dado que un Plan de Gestión Social debe incluir como mínimo un programa de educación ambiental, coordinación interinstitucional y participación comunitaria, entre otros.

Al respecto y como se ha mencionado anteriormente, éste Ministerio impone varias condiciones, obligaciones y exigencias del Plan de Manejo Ambiental para la Operación del Aeropuerto con miras a mejorar las condiciones sanitarias en el área de influencia, teniendo en cuenta el grado de compromiso en el problema y sus soluciones entre la Aerocivil, el Distrito Turístico de Cartagena y las Autoridades Ambientales Regionales.

Que teniendo en cuenta las anteriores consideraciones, el citado concepto técnico establece, que resulta procedente precisar lo establecido en el Concepto técnico N° 531 de octubre 4 de 1996, en el sentido de ordenar, separar, aclarar y puntualizar cada una de las condiciones y obligaciones allí planteadas, tanto para lo relacionado con la Licencia Ambiental para la Construcción de la Plataforma Oriental y la Vía de acceso del Aeropuerto Rafael Nuñez como para el Plan Integral de Manejo Ambiental para la Operación del Aeropuerto.

"Por la cual se otorga una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones"

Que finalmente el concepto técnico transcrito concluye lo siguiente:

1. El trámite de la Licencia Ambiental que se adelanta incluye las obras que se proyectan construir y que como tales no implican incrementos a los impactos negativos que está ocasionando la operación del aeropuerto de tiempo atrás y por lo tanto la DIRECCION AMBIENTAL SECTORIAL del MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE encontrando reunida la información necesaria para la toma de decisiones, desde el punto de vista técnico - ambiental considera viable otorgar la licencia ambiental ordinaria a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL para el proyecto Construcción de la Plataforma Oriental y Vía de acceso a la misma para el Aeropuerto Internacional Rafael Nuñez de Cartagena.

2. Así mismo, como parte de la gestión ambiental integral para abordar la problemática ambiental que se viene suscitando de tiempo atrás con la operación del aeropuerto Internacional Rafael Nuñez de Cartagena, la DIRECCION AMBIENTAL SECTORIAL del MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE considera procedente desde el punto de vista técnico ambiental imponer un plan de manejo ambiental a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL para efectos de la operación integral del Aeropuerto en mención.

Que así mismo y desde el punto de vista jurídico resulta procedente tener en cuenta la siguientes consideraciones:

Que la Carta Política elevó a rango constitucional la obligación que tiene el Estado de proteger el Medio Ambiente, y el derecho que tienen todos los ciudadanos a gozar de un ambiente sano (Art. 79 C.N.). El medio ambiente es un Derecho colectivo que debe ser protegido por el Estado, estableciendo todos los mecanismos necesarios para su protección.

Que el Estado debe planificar el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación restauración o sustitución (Art.80 C.N.). La planificación se realiza mediante una serie de mecanismos que permiten analizar, evaluar y prever unas circunstancias que faciliten la toma de la decisión, con el fin de alcanzar el objetivo propuesto; en este caso, el Desarrollo sostenible, es decir, que para que la planificación en el uso y aprovechamiento de los recursos naturales renovables deben establecerse instrumentos de carácter general y particular que permitan tomar decisiones

"Por la cual se otorga una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones"

conjugadas con una planificación estratégica, y que para el caso sub-judice es la Licencia Ambiental.

Es así como la ejecución de obras o actividades es una manifestación de un proceso de desarrollo económico que está en concurso. No obstante el proceso de realización de actividades económicas no puede ser desordenado, sino que debe obedecer a una serie de objetivos y estrategias; adicionalmente, la realización de toda actividad económica genera una serie de impactos y efectos, sobre el medio ambiente donde se realiza por la utilización de todos los recursos naturales que se requieren para ejecutarla.

Así las cosas, dentro del nuevo esquema del desarrollo sostenible las actividades económicas deben planificarse teniendo en cuenta la durabilidad de los recursos y del medio ambiente. En efecto, de no realizarse una actividad económica teniendo en cuenta la protección y conservación del medio ambiente, se llegaría al absurdo de que la misma actividad estaría generando su extinción, una vez desaparezca el recurso natural por ella utilizado o se altere al punto máximo el medio ambiente en el cual se realiza. Así las cosas la Constitución pretende, con el objetivo del desarrollo sostenible y la obligación de planificar el uso de los recursos naturales, que las actividades económicas se enmarquen dentro de ese esquema. La Licencia Ambiental, permite realizar actividades económicas dentro de la perspectiva de durabilidad y planificación de los recursos naturales, es decir, que la licencia ambiental es el instrumento que crea el Estado para planificar el uso de los recursos naturales con el fin de alcanzar su desarrollo sostenible.

Con ésta se logran prevenir los factores de deterioro ambiental y establecer obligaciones para su restauración, mediante ella se da cumplimiento a otra obligación del Estado, cual es, la de garantizar el derecho colectivo al ambiente sano. De lo anterior se concluye que la Licencia Ambiental es un instrumento de planificación y de protección de los derechos individuales y colectivos a un ambiente sano, cuyo fundamento se encuentra claramente establecido en la Carta Política.

Establecidas las consideraciones constitucionales del Desarrollo Sostenible y de la Licencia Ambiental propiamente dicha, resulta procedente entrar a considerar los fundamentos legales que tiene el MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE para otorgar la Licencia Ambiental Ordinaria para la ejecución del proyecto de construcción de la Plataforma Oriental y Vía de acceso a la

"Por la cual se otorga una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones"

misma, así como también para efectos de imponer un plan de manejo para la Operación del Aeropuerto Rafael Nuñez de la Ciudad de Cartagena:

El artículo 49 de la Ley 99 de 1993, determina que cuando se ejecuten obras, establezcan industrias o se desarrolle cualquier actividad, que de acuerdo con la ley y los reglamentos pueda producir deterioro grave a los recursos naturales renovables o al medio ambiente o introducir modificaciones considerables o notorias al paisaje, se requerirá obtener licencia ambiental.

Así mismo, de acuerdo con el artículo 50 Ibídem, la licencia ambiental es la autorización que otorga la autoridad ambiental competente para la ejecución de una obra o actividad, sujeta al cumplimiento por parte del beneficiario de la licencia de los requisitos que la misma establezca en relación con la prevención, mitigación, corrección, compensación y manejo de los efectos ambientales de la obra o actividad autorizada. Así mismo el artículo 51 establece que las licencias ambientales serán otorgadas por el Ministerio del Medio Ambiente, las Corporaciones Autónomas Regionales y algunos Municipios y Distritos, de conformidad con lo previsto en esta ley.

Que el artículo 52 Nral 5 de la Ley 99 de 1993 y el Artículo 7 del Decreto 1753 de 1.994 señalan expresamente los casos en que el Ministerio del Medio Ambiente es competente para otorgar licencias ambientales y determinan que es competencia de este, otorgar de manera privativa la licencia ambiental para los casos construcción, ampliación o mejoramiento de aeropuertos internacionales.

Que la construcción de la Plataforma Oriental y la vía de acceso a la misma, en el Aeropuerto Internacional Rafael Nuñez de la ciudad de Cartagena, constituyen obras de ampliación o mejoramiento, que de acuerdo con la ley pueden producir deterioro grave a los recursos naturales o al medio ambiente o introducir modificaciones considerables o notorias al paisaje, por lo tanto requieren de una Licencia Ambiental.

Que dadas las consideraciones técnicas y jurídicas expuestas anteriormente, las cuales permiten concluir la viabilidad técnica-ambiental y jurídica del proyecto de ampliación del Aeropuerto Rafael Nuñez de Cartagena, para efectos de la construcción de la Plataforma Oriental y su vía de acceso y la competencia privativa del MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE para otorgar Licencias Ambientales en los casos de construcción y/o ampliación de

"Por la cual se otorga una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones"

aeropuertos internacionales; este Despacho procederá mediante la presente providencia a otorgar la Licencia Ambiental Ordinaria solicitada por la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL para efectos de construcción de la Plataforma Oriental y la Vía de Acceso a la misma del aeropuerto Internacional Rafael Nuñez de la Ciudad de Cartagena, Distrito Turístico y Cultural, así como también procederá a imponer un plan de manejo ambiental para efectos de la operación integral del citado aeropuerto.

Que de otra parte es importante señalar que este Ministerio ha entendido que los proyectos obras o actividades frente a los cuales la ley o los reglamentos asignan competencias, deben asumirse integralmente, es decir, como un todo. Es por ello que la construcción y operación de la Plataforma Oriental y la Vía de acceso al Aeropuerto Internacional Rafael Nuñez, debe analizarse como un proyecto de ampliación de las instalaciones del aeropuerto Rafael Nuñez. Es así como además, de analizar la viabilidad ambiental y las obligaciones a las que quedará sujeta la construcción y operación de la Plataforma Oriental y la Vía de acceso a dicho aeropuerto, en la parte resolutive de la presente providencia se impondrá un plan de manejo para la operación integral de este aeropuerto, y por lo tanto también se señalarán otras obras y/o actividades que deberá adelantar la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL, para corregir, mitigar y recuperar los efectos ambientales que hasta la fecha viene ocasionando con la operación del Aeropuerto Internacional Rafael Nuñez de la ciudad de Cartagena.

Que igualmente es importante señalar que no pueden condicionarse las medidas de mitigación y compensación ambiental, únicamente para las personas que cumplan los requisitos de Planeación Distrital y los planes de desarrollo y de ordenamiento vigentes, es decir para aquellas personas que se encuentren "en una situación de legalidad" en cuanto a sus construcciones. Lo anterior teniendo en cuenta que las medidas de protección ambiental tienen carácter general y en ningún momento pueden condicionarse a una situación de legalidad, razón por la cual en la parte resolutive de la presente providencia las medidas de mitigación que se impondrán tiene carácter general, cobijando toda las comunidades asentadas en inmediaciones del Aeropuerto Rafael Nuñez de la ciudad de Cartagena.

Que no obstante es pertinente oficiar a la Oficina de Planeación del Distrito turístico de Cartagena y al Concejo Municipal de Cartagena, para que dentro de los planes de ordenamiento y uso del suelo, se consagre expresamente la prohibición de continuar estableciendo zonas residenciales en las áreas

"Por la cual se otorga una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones"

aledañas al aeropuerto Internacional Rafael Nuñez, a efectos de que no se continúe exponiendo a la comunidad a los riesgos ambientales y sanitarios derivados de la operación del mismo. Igualmente se ordenará oficiar a la Alcaldía del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena, con el fin de que se adopten las medidas de policía necesarias para evitar la expansión ilegal de asentamientos humanos en dichas zonas.

Que es importante señalar que hecho un detenido análisis de todas y cada una de las observaciones hechas en la Audiencia Pública, el MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE, procederá en la parte resolutive de la presente providencia a imponer una serie de obligaciones ambientales a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL, muchas de ellas como resultado de las importantes sugerencias e inquietudes planteadas por la comunidad y las diferentes entidades públicas y privadas que participaron en la Audiencia Pública ambiental del proyecto de construcción de la Plataforma Oriental y Vía de acceso a la misma del Aeropuerto Internacional Rafael Nuñez de la Ciudad de Cartagena.

Que por último, y teniendo en cuenta las consideraciones técnicas y jurídicas expuestas en los considerandos de esta providencia, resulta procedente no acceder a la petición del Dr. JOSE DAVID RAMIREZ BARAKAT - Personero Distrital de Cartagena, encaminada básicamente, a que el Ministerio se abstuviera de dar visto bueno a la solicitud de licencia ambiental al presente proyecto. No sin antes observar que en la parte resolutive de la presente providencia, se acogerán como obligaciones muchas de las observaciones señaladas en el acta anexa a su escrito respectivo. Cuestión que implica que la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL deberá dar estricto cumplimiento a estas obligaciones, so pena de que este Ministerio revoque o suspenda la licencia ambiental otorgada, o en su defecto inicie el proceso sancionatorio correspondiente.

Que la Oficina Jurídica de este Ministerio declaró por medio de auto reunida toda la información, tal y como lo establece el Decreto 1753 de 1994.

Que en mérito de lo expuesto,

"Por la cual se otorga una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones"

RESUELVE:

ARTICULO PRIMERO.- Otorgar a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL, Licencia Ambiental Ordinaria para la ejecución de las obras de ampliación del Aeropuerto Internacional Rafael Nuñez, el cual se localiza en el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena, en el Departamento de Bolívar,

PARAGRAFO.- La ampliación del aeropuerto Rafael Nuñez de Cartagena, comprende la construcción de la plataforma oriental y su vía de acceso correspondiente.

ARTICULO SEGUNDO.- El término de duración de la presente Licencia Ambiental corresponderá al tiempo de duración del proyecto o actividad.

ARTICULO TERCERO.- La licencia ambiental a que hacen referencia los artículos anteriores queda sujeta al cumplimiento por parte de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL de las medidas de manejo y control ambiental planteadas en el estudio de impacto ambiental y además a las siguientes obligaciones:

3.1. LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL deberá remitir a este Ministerio en un término de un (1) mes contado a partir de la ejecutoria de la presente providencia, copias de los documentos donde se certifique que las empresas proveedoras de materiales de cantera y concreto asfáltico para la construcción de la Plataforma Oriental y la Vía de acceso del aeropuerto Rafael Nuñez, cuentan con las correspondientes licencias y/o permisos expedidos por la correspondiente autoridad ambiental.

3.2. La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL, deberá reforestar con especies nativas de la zona un área de quince (15) hectáreas como mínimo, sobre las márgenes de la vía de acceso a construir y las áreas adyacentes a la plataforma oriental, para lo cual se concede un plazo de un (1) año contado a partir de la ejecutoria de la presente resolución. Por consiguiente, la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL deberá presentar previamente a este Ministerio el correspondiente plan de reforestación en un plazo no mayor

"Por la cual se otorga una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones"

a un (1) mes contado a partir de la ejecutoria de esta providencia, actividad que deberá contar con la participación de la comunidad aledaña al área de influencia.

3.3. La presente licencia ambiental no autoriza el aprovechamiento comercial de ningún recurso natural renovable existente en la zona, ni la captura o extracción de especímenes de la fauna y la flora silvestre.

ARTICULO CUARTO. Imponer un plan de manejo ambiental a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL para efectos de la operación integral del Aeropuerto Internacional Rafael Nuñez, localizado en el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena.

ARTICULO QUINTO - El plan de manejo ambiental a que hace referencia el artículo anterior queda sujeto al cumplimiento por parte de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL del estudio ambiental presentado y a las siguientes obligaciones:

5.1. La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL prohibirá la operación en el aeropuerto Internacional Rafael Nuñez, de aeronaves de primera y segunda generación a partir del primero de Enero del año 2000.

5.2. La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL prohibirá la operación de aeronaves de primera y segunda generación en los horarios nocturnos entre las 9:00 p.m. y las 6:00 a.m. Esta medida se hará efectiva seis (6) meses después de la ejecutoria de la presente providencia.

PARAGRAFO.- Se exceptúan de la anterior medida los aviones que transporten prensa y las aeronaves que se encuentren en emergencia, en cuyo caso la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL, reportará el caso a la autoridad ambiental en un plazo no mayor a tres (3) días después de sucedido el evento.

5.3. La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL deberá prohibir la realización de pruebas de motores en las instalaciones del aeropuerto Rafael Nuñez. Sólo en casos de emergencia se permitirá realizar esta actividad.

"Por la cual se otorga una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones"

PARAGRAFO.- Los casos de emergencia en que se requiera su realización, deben ser reportados a éste Ministerio junto con los informes de interventoría semestrales.

5.4. La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL, para contribuir al saneamiento hídrico de Cartagena, deberá en un plazo no mayor de un (1) año contado a partir de la ejecutoria de la presente providencia, tener en operación un sistema de tratamiento de aguas residuales para tratar los efluentes generados en sus instalaciones y que actualmente son conectados al alcantarillado de Cartagena.

PARAGRAFO.- Para efectos de dar cumplimiento a lo dispuesto en este artículo, la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL, deberá presentar copia a este Ministerio, de la solicitud de permiso de vertimientos, elevada ante la Corporación Autónoma Regional del Canal del Dique (CARDIQUE) a fin de que se cumpla con la norma de vertimiento a alcantarillados, establecida en el Decreto 1594 de 1.984.

5.5. LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL, para mitigar las afectaciones ambientales generadas por los niveles de ruido originados por aeronaves en las operaciones de despegue y aterrizaje sobre las comunidades de los barrios localizados sobre la margen izquierda del Caño Juan Angola en el sector en que se desvió su curso original, así como para mitigar el problema sanitario y de olores ofensivos generados por la contaminación en las aguas del caño Juan Angola, deberá implementar barreras contra ruido tanto en la zona occidental del Caño Juan Angola como en la zona oriental del mismo hacia la pista.

PARAGRAFO. - La barrera en la zona occidental del Caño deberá conformarse en la parte inferior por jarillón en tierra con una altura de dos (2) metros y sobre el conformar la barrera vegetal propuesta en el estudio de impacto ambiental, previendo que la altura total máxima incluyendo el jarillón no sobrepase los cuatro (4) metros como está previsto para no comprometer la seguridad aérea. Esta actividad deberá ser concertada con la comunidad dentro del plan de gestión social. Además se deberá prever la forma de acceso de la maquinaria que realizará el dragado permanente del Caño Juan Angola en ésta área.

"Por la cual se otorga una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones"

5.6. La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL deberá presentar en un plazo máximo de cuatro (4) meses contados a partir de la ejecutoria de la presente providencia, el manual de procedimientos de abatimiento del ruido, así como el diseño definitivo de la barrera completa para el abatimiento del ruido que se ubicará en el costado occidental del Caño Juan Angola. Esta barrera complementará la que se ordena construir como medida inmediata de atenuación de los niveles de ruido.

PARAGRAFO.- El diseño deberá especificar claramente los niveles de ruido que se espera abatir con su implementación, conforme a los criterios y manuales de la OACI, igualmente deberá ser plasmada en cartografía adecuada donde se indique los predios que serían intervenidos. La implementación del manual y la construcción de ésta barrera, se iniciará previa aprobación del diseño por parte del MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE. Esta actividad deberá ser concertada con la comunidad afectada dentro del plan de gestión social.

5.7. La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL deberá presentar en un plazo máximo de cuatro (4) meses contados a partir de la ejecutoria de la presente providencia, un estudio de niveles de ruido con el fin de especificar y delimitar con mayor precisión las áreas y por ende la comunidad afectada por los niveles de ruido asociados con la operación del aeropuerto. Este estudio debe basarse en el modelo de simulación integrado de ruido (INM) de la FAA para los diferentes escenarios de simulación de mitigación de ruido, a saber, con barrera y sin barrera de abatimiento de ruido, con y sin restricciones a las operaciones nocturnas, con y sin restricción en la operación de aeronaves de primera y segunda generación a partir del año 2000.

PARAGRAFO. Este estudio de niveles de ruido deberá plasmarse en cartografía adecuada proveniente de la oficina de Planeación Distrital de Cartagena, en la cual aparezca claramente la demarcación predial y de áreas comunes. Además en el programa de muestreos de campo para elaboración del estudio es importante la participación del Servicio Seccional de Salud de Bolívar, debido a que esta Entidad presentó una valoración que difiere en los niveles de ruido de acuerdo con sus análisis realizados.

"Por la cual se otorga una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones"

5.8 La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL deberá en un plazo máximo de cuatro (4) meses, contados a partir de la ejecutoria de la presente providencia, presentar un censo predial, de acuerdo con los escenarios de niveles de ruido actual y con la implementación de las obras de mitigación o compensación planteadas. Este censo se deberá realizar identificando las unidades de vivienda, edificaciones de servicio social y comunitario sometidas a niveles de ruido superiores a los 65 db(A). La información deberá ser plasmada en cartografía predial adecuada.

PARAGRAFO.- El censo de las viviendas que aún con la implementación de las obras de mitigación o compensación previstas sigan sometidas a niveles de ruido superiores a los permisibles, debe incluir como mínimo la siguiente información: tipo y calidad de edificación, forma de tenencia del inmueble, tiempo vivido en el lugar, uso del inmueble, ingresos económicos relacionados con el inmueble, grado de satisfacción de necesidades asociadas con la vivienda, tipo de familia, status familiar, edad, problemas más frecuentes de salud en la población, cohesión entre los vecinos y alternativa prevista de relocalización.

5.9 La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL deberá presentar a éste Ministerio dentro del mismo plazo señalado en el numeral anterior, el diseño de las obras y medidas de mitigación o compensación adicionales, considerando la reubicación de viviendas o la implementación de las medidas físicas de control contra ruido a cada una de ellas, para aquellas zonas donde los niveles de ruido superen los permitidos por la legislación vigente aún con la implantación de todas las medidas de mitigación de ruido previstas. Estas medidas se establecerán con base en los resultados de verificación de la valoración de niveles de ruido y el censo predial.

PARAGRAFO.- La implementación de éstas medidas de mitigación adicionales se hará efectiva previa aprobación por parte de éste Ministerio. La implementación de las medidas adicionales de abatimiento de ruido deberá ser concertada con la comunidad afectada dentro del plan de gestión social.

5.10 La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL, en coordinación con las Autoridades Distritales y ambientales regionales, deberá proceder a efectuar el dragado y rectificación del Caño Juan Angola en el tramo correspondiente a la desviación de su cauce

"Por la cual se otorga una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones"

original, como mínimo en los últimos 450 metros, permitiendo el normal flujo y reflujo de sus aguas con la Ciénaga de la Virgen. Esta labor deberá incluir la apertura de la boca de salida del Caño a la Ciénaga de la Virgen.

PARAGRAFO PRIMERO.- Para efectos de la ejecución del dragado, la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, deberá presentar para aprobación de éste Ministerio en un plazo máximo de un (1) mes contado a partir de la ejecutoria de la presente providencia, el programa de dragado donde se especifique el método de dragado, teniendo en cuenta la presencia de la barrera contra ruido a implementar, como medida inmediata de abatimiento de los niveles de ruido, los sitios de disposición de sedimentos y las medidas de control de ingreso de sedimentos a la Ciénaga.

PARAGRAFO SEGUNDO.- El plazo máximo para realizar el primer dragado será de seis (6) meses contado a partir de la ejecutoria de la presente providencia y deberá continuarse con una frecuencia anual que coincida con la época climática seca.

5.11. La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, deberá proceder a reubicar los tanques de combustible de la Esso y la Texaco en el sitio propuesto en el Estudio de Impacto Ambiental para lo cual se concede un plazo máximo de nueve (9) meses contados a partir de la ejecutoria de esta providencia.

PARAGRAFO.- Para efectos de lo anterior, la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, deberá presentar para aprobación del Ministerio, en un término de cuatro (4) meses contados a partir de la ejecutoria del presente acto, el diseño definitivo de estas instalaciones donde se detallen o especifiquen las obras y medidas para eventuales contingencias que eviten principalmente una posible contaminación de las aguas en la Ciénaga de la Virgen y los manglares anexos.

5.12. La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL**, deberá presentar a este Ministerio en un plazo de un (1) mes contado a partir de la ejecutoria de la presente providencia, un plano a escala adecuada donde se especifique claramente la localización de las fosas para disponer las cenizas producto de la incineración de residuos sólidos de vuelos internacionales.

"Por la cual se otorga una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones"

5.13. La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL deberá implementar en un plazo máximo de un (1) año contado a partir de la ejecutoria de la presente providencia, un programa de reforestación y conservación del mangle y especies nativas de la región en toda la zona del aeropuerto límite con la Ciénaga de la Virgen. Para presentar éste programa se concede un plazo de dos (2) meses, contados a partir de la fecha de ejecutoria de esta providencia, el cual debe contener especies a utilizar, densidad de siembra, suministro de material, tratamientos silviculturales, tipo de siembra, áreas a reforestar cartografiadas y georeferenciadas, incluyendo cronograma de ejecución, costos y convenios interinstitucionales que se establezcan para tal fin, así como las estrategias a utilizar para vincular a la comunidad afectada por la operación del aeropuerto para que participe activamente.

5.14. La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL una vez aprobado el programa de reforestación y efectuada la citada actividad deberá mantener y conservar las áreas reforestadas y las áreas de manglar.

5.15. La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL deberá presentar a éste Ministerio para la operación del aeropuerto Rafael Nuñez en un plazo de dos (2) meses contados a partir de la ejecutoria de esta providencia, un programa de monitoreo que contemple una red de monitoreo que haga seguimiento a los indicadores ambientales calidad de aguas, calidad del aire y niveles de ruido en los alrededores del aeropuerto y que involucre las posibles afectaciones en la calidad de las aguas de la Ciénaga de la Virgen, en la salud de la población residente en las áreas aledañas al aeropuerto; los indicadores de calidad de aguas deben incluir entre otros DBO, S.S., grasas y aceites y coliformes fecales y totales; en calidad del aire HC, CO, y NO_x. Esta información deberá indicar claramente los sitios de monitoreo de cada indicador, la frecuencia y la forma de reportar al Ministerio en el informe de interventoría semestral, el balance o evolución en la calidad ambiental del área.

5.16. La red de monitoreo, en lo referente a aguas superficiales, aguas subterráneas, ruido y calidad de aire, deberá empezar a funcionar máximo seis (6) meses después de la ejecutoria de la presente Resolución.

5.17. LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL, teniendo en cuenta la caracterización del

51

"Por la cual se otorga una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones"

diagnóstico y la evaluación de los impactos sobre la estructura social, deberá complementar y presentar a este Ministerio, en un plazo no mayor a cuatro (4) meses contados a partir de la ejecutoria de esta providencia, un plan de Gestión Social que contenga, estrategias, programas y proyectos encaminados a prevenir, rehabilitar y compensar los efectos causados por la operación del aeropuerto, así como por el proyecto de ampliación.

Para el diseño del mismo, se deberá incluir componentes de capacitación, comunicación y realización de proyectos que permitan la vinculación de la comunidad y a su vez, la participación del proyecto en el desarrollo local, regional y nacional. La divulgación e información a las comunidades, deberá estar acompañada de medidas efectivas que garanticen su participación activa.

Los talleres, programas y proyectos se deben definir tomando en consideración el siguiente contenido: Objetivos, Justificación, Contenido temático, población beneficiada, plan de inversión y presupuesto, cronograma de actividades, tiempo de duración, mecanismos de control y verificación de su eficacia.

PARAGRAFO. - La implementación del plan de gestión social es condición indispensable para abrir el espacio de interlocución entre las comunidades afectadas y la Aerocivil, con el fin de dar a conocer las medidas de prevención, mitigación y compensación que se aplicarán sobre los impactos causados en la operación del aeropuerto. Cada una de las actividades a realizar deberá contar con la participación activa de cada uno de los actores que de una u otra forma tengan incidencia en los problemas ambientales.

5.18. La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL, una vez complementado el plan de gestión social de acuerdo a lo establecido en el numeral anterior, deberá concertar su ejecución con la comunidad afectada, representada por el Comité Cívico de Crespo, con la participación de la Personería Distrital de Cartagena, así como también en coordinación con la Corporación Autónoma Regional del Canal del Dique, Damarena, , Secretaría de Educación, Procuraduría ambiental y agraria y demás estamentos a cuyo cargo se encuentra el medio ambiente. Así mismo bajo la coordinación de estas entidades, adelantará acciones educativas tendientes a lograr un equilibrio ambiental y social en el área afectada.

PARAGRAFO.- Copia de los acuerdos o actas que se realicen con la comunidad, así como del cronograma de ejecución de este plan, deberá hacerse llegar a este Ministerio en un plazo máximo de cuatro (4) meses, contados a partir de la ejecutoria de la presente providencia.

"Por la cual se otorga una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones"

5.19. La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL deberá actualizar los costos del control ambiental para el proyecto como para la operación del Aeropuerto, teniendo en cuenta los nuevos requerimientos hechos en la presente providencia.

5.20. La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL, deberá presentar a este Ministerio en un plazo máximo de dos (2) años, contados a partir de la ejecutoria de la presente providencia, un Estudio de factibilidad para la construcción de un aeropuerto alternativo al Aeropuerto Internacional Rafael Nuñez, el cual debe tener en cuenta los estudios hasta el momento realizados y deberá contemplar entre otros, criterios de desarrollo regional y nacional, que permitan solucionar de forma integral el déficit en la infraestructura de comunicación en varias localidades como Mompo, Magangué, Carmen de Bolívar, Villanueva, San Juan de Nepomuceno, San Jacinto, María la Baja, entre otros.

ARTICULO SEXTO - La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL, deberá, en un plazo de un (1) mes contado a partir de la ejecutoria de la presente providencia, constituir una interventoría ambiental externa que contemple de manera integral el manejo ambiental del proyecto de construcción de la Plataforma Oriental y la Vía de acceso junto con el manejo ambiental para la operación del aeropuerto Internacional Rafael Nuñez. Esta interventoría tendrá dentro de sus principales funciones verificar el cumplimiento de los objetivos y metas fijadas en el estudio de impacto ambiental y los planes de Manejo Ambiental, así como los resultados obtenidos en la puesta en marcha de los Planes de Gestión Social y las obligaciones contenidas en la presente resolución.

PARAGRAFO. La interventoría ambiental deberá presentar al MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE, informes sobre las actas y reuniones que se lleven a cabo con la comunidad y otras instituciones, así como también deberá presentar informes semestrales sobre el avance de las obras, resultado y análisis de los diferentes programas de seguimiento y monitoreo planteados y la evaluación del cumplimiento. El término de entrega de los informes, no impide que la Autoridad Ambiental solicite dichos informes, en un período inferior a lo establecido cuando se considere que a ello hubiere lugar.

"Por la cual se otorga una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones"

ARTICULO SÉPTIMO. - La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL, deberá constituir una póliza de cumplimiento a favor del MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE por un valor equivalente al 30 % del total de los costos estimados para el plan manejo ambiental del proyecto de construcción de la Plataforma Oriental y Vía de acceso del aeropuerto Internacional Rafael Nuñez. La póliza se deberá constituir por el tiempo que dure la construcción del proyecto y seis (6) meses más. El original de esta póliza se deberá remitir al Ministerio dentro del mes siguiente a la ejecutoria de la presente providencia.

ARTICULO OCTAVO.- En caso de detectarse durante el tiempo del desarrollo del proyecto efectos ambientales no previstos, la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL y/o la interventoria ambiental del proyecto, deberá informarle de manera inmediata de este hecho al MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE para que este determine y exija la adopción de las medidas correctivas que considere necesarias, sin perjuicio de las medidas que debe adoptar para evitar el deterioro del medio ambiente. El incumplimiento de estas medidas será causal para la aplicación de las sanciones legales a que haya lugar.

ARTICULO NOVENO.- La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL, deberá tramitar y obtener de la autoridad ambiental competente los permisos, autorizaciones o concesiones para el uso, aprovechamiento o movilización de los recursos naturales renovables que sean necesarios para la normal desarrollo del proyecto. Copia de los actos administrativos que otorguen tales permisos deberá remitirse al MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE.

ARTICULO DÉCIMO.- Oficiar a la CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DEL CANAL DEL DIQUE y a la Alcaldía del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena, para que adopten con carácter urgente las medidas necesarias tendientes a clausurar el vertimiento que realiza el denominado COLECTOR EL ORO al Caño Juan Angola, debido al grave problema de contaminación que se encuentra en el área de confluencia del Caño con la Ciénaga de la Virgen, afectando la comunidad de los barrios 7 de agosto, San Francisco entre otros. Para ello se sugiere conectar

"Por la cual se otorga una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones"

estos vertimientos a las tuberías diseñadas por las Empresas Públicas Municipales que los transportarían a través de otros colectores a las plantas de tratamiento de aguas residuales en el sector sur-oriental de la Ciudad de Cartagena.

ARTICULO DÉCIMO PRIMERO.- Oficiar a las Autoridades Distritales de Cartagena, así como a CARDIQUE, con el fin de que informen, sobre la gestión adelantada en relación con el Plan Maestro de Alcantarillado de Cartagena para el saneamiento hídrico y tratamiento de las aguas residuales de la Ciudad, que en la actualidad son descargadas indistintamente en los cuerpos de agua por las Empresas Públicas Municipales.

ARTICULO DÉCIMO SEGUNDO.- Oficiar a la Oficina de Planeación del Distrito turístico de Cartagena, y a los Concejos Municipales de Cartagena, con el fin de solicitarles que dentro de los planes de ordenamiento y uso del suelo se consagre expresamente la prohibición de continuar estableciendo zonas residenciales en las áreas aledañas al aeropuerto Internacional Rafael Nuñez, a efectos de evitar que se continúe exponiendo a la comunidad a los riesgos ambientales y sanitarios derivados de la operación del mismo.

ARTICULO DÉCIMO TERCERO .- Oficiar a la Alcaldía del Distrito turístico de Cartagena, con el fin de que adopten las medidas de policía necesarias para evitar la expansión ilegal de asentamientos humanos en áreas aledañas al aeropuerto internacional Rafael Nuñez de Cartagena.

ARTICULO DÉCIMO CUARTO. La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DEL AERONÁUTICA CIVIL deberá responder por cualquier daño ambiental causado por los contratistas a su cargo, y está obligada a realizar las actividades necesarias para controlar, corregir, o compensar los efectos causados. Así como también será responsable de todos los daños y perjuicios que se deriven del incumplimiento de los términos, requisitos, exigencias, condiciones y obligaciones impuestas en esta resolución.

ARTICULO DÉCIMO QUINTO.- La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL deberá suministrar por escrito a todo el personal involucrado en el proyecto, información sobre las obligaciones, medidas de control y prohibiciones establecidas por el Ministerio del Medio Ambiente en la presente providencia, así como aquellas definidas en el plan de manejo ambiental.

"Por la cual se otorga una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones"

ARTICULO DÉCIMO SEXTO. La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL deberá realizar el proyecto de acuerdo con la información presentada en el estudio de impacto ambiental, el plan de manejo ambiental y de acuerdo con las obligaciones impuestas en la presente resolución. Cualquier modificación que implique cambios con respecto al trazado, deberá ser informada por escrito al Ministerio del Medio Ambiente para su aprobación.

PARAGRAFO.- El personal que laborará dentro de las instalaciones del aeropuerto, deberá ser informado sobre las zonas y actividades que generan riesgo, lo mismo que sobre los planes de contingencia existentes en la Entidad. Se deberá hacer periódicamente simulacros a juicio del interventor.

ARTICULO DÉCIMO SÉPTIMO.- EL MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE a través de funcionarios delegados por la Entidad supervisará y verificará en cualquier momento el cumplimiento de los lineamientos y recomendaciones contenidos en esta providencia y los contenidos en el estudio de impacto ambiental presentado, el plan de manejo ambiental y de gestión social que tengan como fin la ejecución y operación del proyecto.

ARTICULO DÉCIMO OCTAVO.- Una vez notificada la presente providencia, la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL deberá publicar a su costa, el encabezado y la parte resolutive de esta providencia en un diario de amplia circulación nacional, la cual deberá ser remitida a este Ministerio, con destino al presente expediente.

ARTICULO DÉCIMO NOVENO - No acceder a la petición del Dr., JOSÉ DAVID RAMÍREZ BARAKAT -Personero Distrital de Cartagena, encaminada a que el Ministerio se abstuviera de dar visto bueno a la solicitud de licencia ambiental del presente proyecto, lo anterior atendiendo a los motivos expuestos en la parte motiva de esta providencia.

ARTICULO VIGÉSIMO.- Notifíquese de esta providencia al Representante Legal de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA

Nº 1168

RESOLUCION NUMERO

DE

31 OCT 1996

Hoja No.

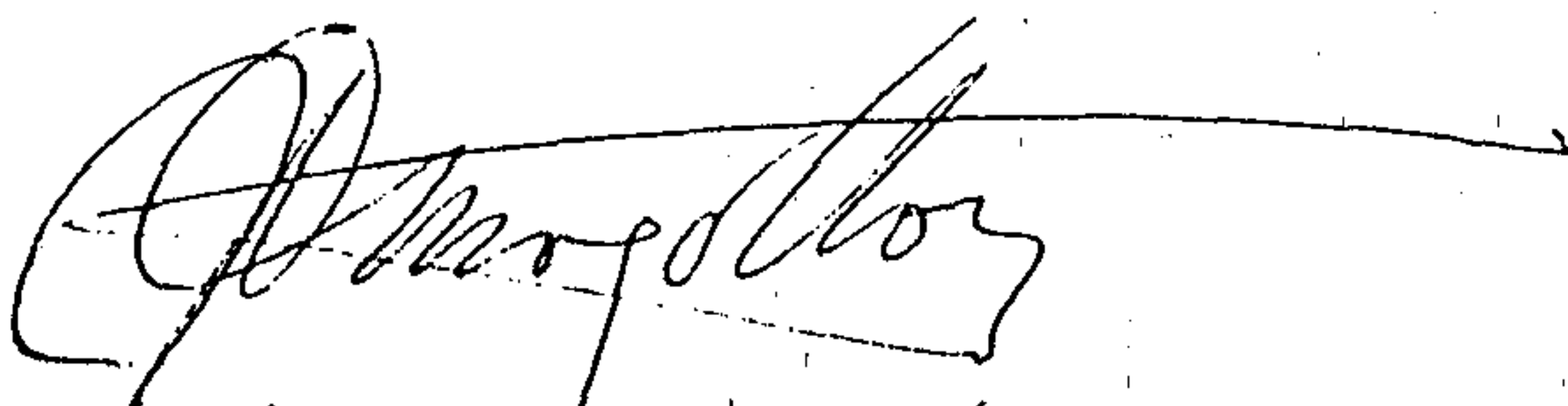
"Por la cual se otorga una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones"

AERONÁUTICA CIVIL, o a su apoderado, y al señor HOMER LÓPEZ como representante de Comité Cívico de Crespo.

ARTICULO VIGÉSIMO PRIMERO - En firme la presente providencia, remítase copia de la misma a la Corporación Autónoma Regional del Canal del Dique CARDIQUE, al DAMARENA, a la Alcaldía de Cartagena, a la Gobernación del Departamento de Bolívar y a la Personería Distrital de Cartagena de Indias.

ARTICULO VIGÉSIMO SEGUNDO. - Contra la presente resolución, procede por Vía Gubernativa el recurso de reposición el cual podrá interponerse personalmente y por escrito ante el Ministro del Medio Ambiente, dentro de los cinco (5) días siguientes a la fecha de notificación de esta providencia, de conformidad con lo establecido en los artículos 51 y siguientes del Código Contencioso Administrativo.

PUBLÍQUESE, NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE



JOSÉ VICENTE MOGOLLÓN VELEZ
Ministro del Medio Ambiente
Exp. 547
L.G.