

Documento

Conpes

Consejo Nacional de Política Económica y Social

República de Colombia
Departamento Nacional de Planeación

3149

PLAN DE EXPANSIÓN PORTUARIA 2002 – 2003 ZONIFICACIÓN PORTUARIA PARA EL SIGLO XXI

Ministerio de Transporte
Ministerio de Medio Ambiente
Superintendencia de Puertos y Transporte
Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa
DNP: DIE-ST

Versión aprobada

CAMBIO PARA CONSTRUIR LA PAZ

Bogotá, D.C., Diciembre 20 de 2001

INDICE DEL DOCUMENTO

<u>INTRODUCCION</u>	2
<u>I. MARCO INSTITUCIONAL</u>	3
<u>II. POLITICAS NACIONALES EN MATERIA DE INVERSIONES</u>	4
<u>A. INVERSION PUBLICA</u>	4
1. <u>Dragados y obras de protección de los canales de acceso</u>	5
a. <u>Concesión Canal de Acceso al Complejo Portuario de Barranquilla</u>	5
2. <u>Proyectos de infraestructura de otros modos vinculados con el modo marítimo y portuario</u>	6
<u>B. INVERSION PRIVADA</u>	7
<u>III. POLITICA NACIONAL EN RELACION CON EL ORDENAMIENTO PORTUARIO</u>	7
<u>A. RACIONALIZAR LA OFERTA DE SERVICIOS PORTUARIOS</u>	7
<u>B. REVERSION DE LA INFRAESTRUCTURA CONCESIONADA</u>	7
<u>C. ZONIFICACION PARA EL DESARROLLO PORTUARIO</u>	8
<u>IV. CONTRAPRESTACIONES Y TARIFAS</u>	22
<u>V. MANEJO AMBIENTAL</u>	22
<u>VI. ESTRATEGIA NACIONAL PARA LA IMPLEMENTACION DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES (MARPOL 73/78)</u>	23
<u>VII. ASPECTOS ADICIONALES RELEVANTES AL PLAN DE EXPANSION PORTUARIA</u>	24
<u>VIII. CONCLUSION</u>	24
<u>IX. RECOMENDACIONES</u>	25

Este documento presenta a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social – CONPES, el Plan de Expansión Portuaria para el período 2002 – 2003, que comprende la política del Gobierno Nacional¹ en materia de inversiones, de definición de las zonas prioritarias para el desarrollo portuario, de contraprestación para las concesiones y de tarifas por servicios portuarios.

INTRODUCCION

A partir de 1991, con la expedición del Estatuto de Puertos Marítimos (Ley 01 de 1991) y sus decretos reglamentarios, los Ministerios de Transporte y Medio Ambiente tienen la responsabilidad de planificar y racionalizar el desarrollo de la actividad portuaria en puertos marítimos, con la finalidad de hacerla más eficiente y competitiva. Atendiendo a estas competencias, el Gobierno Nacional ha desarrollado actividades tendientes a determinar el uso racional del recurso costero para fines portuarios, teniendo en cuenta el manejo sostenible del medio ambiente.

Una de estas actividades, propuesta en anteriores Planes de Expansión Portuaria², es el “Estudio de Ordenamiento Físico, Portuario y Ambiental de los Litorales Colombianos”³. El mismo concluyó en noviembre de 1999, y este documento Conpes recoge sus resultados con respecto a La Sectorización de los Litorales Colombianos, incluyendo las tierras insulares de los archipiélagos de San Andrés y Providencia, como elemento fundamental para la futura toma de decisiones sobre desarrollos portuarios marítimos. Es importante resaltar que el estudio contó con la participación de entidades del orden nacional y municipal y se consolidó con las observaciones de los actores y usuarios del modo marítimo-portuario.

De acuerdo con los requerimientos del Estatuto de Puertos Marítimos, otros aspectos que deben ser tratados en el presente documento, relacionados con la racionalización y planificación del modo marítimo-portuario para su fortalecimiento, son: i) la conveniencia de hacer nuevas inversiones en instalaciones portuarias; ii) la orientación de las inversiones públicas y privadas; iii) el esquema metodológico aplicado a las contraprestaciones y a la definición de tarifas. Adicionalmente, se presenta el plan de acción para reforzar el actual proceso de concesión del Canal del Acceso al Complejo Portuario de Barranquilla.

¹ En cumplimiento a lo determinado en el Artículo 2° de la Ley 01 de 1991.

² Documentos Conpes 2992 de 1998 y 2839 de 1996

I. MARCO INSTITUCIONAL

Anterior a la expedición del Decreto 101 del 2 de febrero de 2000, existía al interior del sector transporte una regulación de difícil aplicabilidad y conflictos de intereses generados en la administración del sector. Con este decreto se dio inicio un proceso de reorganización administrativa del sector transporte, se redefinieron las funciones de los diferentes organismos sectoriales y se modificó la estructura del Ministerio de Transporte, fortaleciendo la integralidad del sistema de transporte (infraestructura y servicios de transporte) e incluyendo en la regulación parámetros de servicio y mitigación del impacto ambiental. Los siguientes lineamientos rigen a partir de su expedición: i) afianzar los procesos de planeación; ii) mejorar los procesos administrativos y luchar contra la corrupción; iii) garantizar la eficiencia y competitividad del sector; iv) proteger a los consumidores y a los agentes involucrados en la prestación del servicio; y v) adaptar su estructura a los postulados de la Ley 489 de 1998⁴.

En lo relacionado con el modo marítimo portuario, se decidió separar las diferentes funciones asignadas entre los organismos sectoriales así:

- a. Planeación: Ministerio de Transporte.
- b. Regulación: Ministerio de Transporte a través de la Comisión de Regulación del Transporte – CRTR.
- c. Control: Superintendencia de Puertos y Transporte.
- d. Ejecución: Ministerio de Transporte, a través de la Dirección General de Transporte Marítimo y Puertos.

³ Consorcio Incoplan – Parsons, noviembre de 1999.

⁴ Ley de la República 489 de diciembre 29 de 1998 por la cual se dictan normas sobre la organización y funcionamiento de las entidades del orden nacional, se expiden las disposiciones, principios y reglas generales para el ejercicio de las atribuciones previstas en los numerales 15 y 16 del artículo 189 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones.

II. POLITICAS NACIONALES EN MATERIA DE INVERSIONES

Las políticas del Plan de Expansión Portuaria para el período 2002-2003 se dirigen a orientar las inversiones públicas y a estimular las privadas, de tal forma que promuevan la competitividad comercial, la seguridad portuaria, el desarrollo tecnológico y las obras de beneficio común⁵.

Se debe mencionar el hecho que el Gobierno Nacional, a través de las políticas en los modos carretero (Conpes 3085, Plan de Expansión de Carreteras, 2000; y 3045, Programa de Concesiones viales 1998 - 2000: Tercera Generación de Concesiones), y férreo (Conpes 2776, Estrategia para la modernización de la red férrea, 1995), ha trazado directrices que apoyan el desarrollo del modo marítimo y portuario. En efecto se da la prioridad a la ejecución de proyectos de infraestructura vial y férrea que permiten la integración de los corredores de carga con los puertos.

Otro de los lineamientos de política para el modo marítimo y portuario, son las inversiones para facilitar la integración económica de los países signatarios de la Comunidad Andina de Naciones – CAN. El propósito es favorecer el desarrollo de las redes de comercialización, en donde los puertos son la entrada o salida a los corredores de integración.

A. INVERSION PUBLICA

Las políticas de inversión en el modo marítimo portuario mantendrán su continuidad planteada en los planes de expansión anteriores⁶. Éstas serán direccionadas al mejoramiento de las vías de acceso a los puertos de servicio público (canales de acceso, vías fluviales navegables, líneas férreas y vías terrestres). Se promueve con ello la integración de los diferentes modos de transporte y el desarrollo del transporte multimodal (redes de complementariedad modal, centros de transferencia y de consolidación de carga), de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 105 de 1993⁷. La meta es desarrollar estrategias eficientes de ordenamiento portuario.

⁵ De acuerdo con lo determinado en el artículo 4 de la ley 01 de 1991.

⁶ Conpes 2992 de marzo de 1998, Conpes 2839 de febrero de 1996, Conpes 2680 de noviembre de 1993.

⁷ Ley 105 de 1993, artículo 3 numeral 8. Las autoridades competentes promoverán el mejor comportamiento intermodal, favoreciendo la sana competencia entre modos de transporte, así como su adecuada complementación.

1. Dragados y obras de protección de los canales de acceso.

Conforme a las prioridades de inversión pública para el modo marítimo portuario, la Nación continuará financiando la ejecución de los dragados de mantenimiento para los canales de acceso a los puertos de la Nación. El Ministerio de Transporte, a través de la Dirección General de Transporte Marítimo y Puertos, tiene previstas inversiones por este concepto por valor de \$16.109 millones para el período 2002-2003, de los cuales \$4.238 millones se destinarán para el puerto de Buenaventura⁸ y \$5.235 millones para el puerto de Tumaco. De otra parte, se financiará la ejecución de los estudios necesarios para el dragado y obras de mejoramiento de los canales de acceso a los puertos de San Andrés y Providencia, por valor de \$4.149 millones y \$2.485 millones, respectivamente.

Dada la importancia de la ejecución de los dragados de mantenimiento y profundización, dentro del marco de la política hacia la vinculación de la participación privada en infraestructura, el Gobierno Nacional continuará con la de estructuración de la concesión del Canal de Acceso al Complejo Portuario de Barranquilla, y evaluarán procesos similares en otros puertos.

La Nación deberá adelantar la ejecución de las obras que brinden estabilidad al Canal de Acceso al Complejo Portuario de Barranquilla sobre el río Magdalena.

a. Concesión Canal de Acceso al Complejo Portuario de Barranquilla

Dentro de la estructuración de la concesión del Canal de Acceso al Complejo Portuario de Barranquilla, se analizó el estudio preparado por la Universidad del Norte y la firma Holandesa Haskoning⁹, encontrando que hay aspectos no contemplados dentro del objeto del estudio de profundización, tal como el mantenimiento de la infraestructura actual; éste elemento afecta la estabilidad del río Magdalena en el sector del canal de acceso (comprendido entre el Puente Laureano Gómez -Puente Pumarejo- y Bocas de Ceniza), y constituiría un vacío en la futura administración y operación del canal, y de la infraestructura portuaria.

⁸ Con la ejecución de los recursos de la partida programada para el 2002, el costo total de las obras en el canal de Buenaventura es de \$8.128 millones.

⁹ Factibilidad técnica y económica para la profundización del Canal de Acceso a los terminales portuarios de Barranquilla, Universidad del Norte, Haskoning B.V., 1997.

El río es una vía de transporte clave para la entrada y salida de productos del sector industrial de la ciudad, por lo cual se requiere adelantar las obras de estabilización previamente a estructurar la concesión del Canal. Para lo cual ha de desarrollarse un plan de acción que contemple principalmente las siguientes tareas:

- Definición de competencias y jurisdicción sobre el canal de acceso y la infraestructura portuaria en el río.
- Contratación de los estudios técnicos necesarios para garantizar la navegabilidad del río Magdalena, en especial los relativos al tramo comprendido entre el puente Laureano Gómez (Puente Pumarejo) y su desembocadura en Bocas de Ceniza.

Por mandato de la Constitución Política de 1991, Artículo 331, que señala: “Créase la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena encargada de la recuperación de la navegación, de la actividad portuaria, la adecuación y la conservación de tierras, la generación y distribución de energía y el aprovechamiento y preservación del ambiente, los recursos ictiológicos y demás recursos naturales renovables” y según lo establecido por la Ley 161 de 1993, es Cormagdalena la Entidad responsable de recuperar y garantizar la navegación en el río Magdalena.

2. Proyectos de infraestructura de otros modos vinculados con el modo marítimo y portuario.

Con el objeto de mejorar la conexión que establecen los corredores de carga entre los centros de producción y consumo, y los puertos, el Gobierno Nacional ha puesto énfasis en los siguientes proyectos:

- a) Concesión Zipaquirá – Bucaramanga (Palenque) – Ye de Ciénaga,
- b) Malla vial del Caribe,
- c) Variante al puerto de Santa Marta,
- d) Corredor Bogotá – Buenaventura,
- e) Red férrea del Atlántico,
- f) Red férrea del Pacífico,
- g) Recuperación de la navegabilidad de los ríos Magdalena y Meta.

B. INVERSION PRIVADA

La política del Gobierno se ha orientado a incentivar la inversión privada cuando la demanda de servicios portuarios así lo exija. En la actualidad la utilización de la capacidad instalada alcanza un 62,4% del total disponible¹⁰. Durante el período 2002 – 2003 no se prevén grandes inversiones privadas en nuevos proyectos.

III. POLITICA NACIONAL CON RELACION AL ORDENAMIENTO PORTUARIO

Los principales lineamientos del ordenamiento portuario deben ser: i) el uso controlado del recurso costero; ii) la utilización de la infraestructura existente de forma eficiente; iii) la orientación de inversiones en instalaciones portuarias, iv) la prevención de desastres;¹¹ y v) la definición de criterios para la solución a las interacciones conflictivas¹² por el uso del espacio en la zona costera. Los esfuerzos han sido enfocados a la solución de las situaciones de competencia por la explotación y utilización de recursos limitados y la degradación del medio ambiente y de sus ecosistemas asociados. Al respecto los campos de acción prioritarios son:

A. RACIONALIZAR LA OFERTA DE SERVICIOS PORTUARIOS

Debido a la baja utilización de la capacidad instalada de la infraestructura portuaria y a la existencia de instalaciones inactivas y subutilizadas, es necesario crear programas para mejorar y especializar la oferta de servicios portuarios, para aprovechar economías de escala y generar un desarrollo económico sostenible. Estas acciones deben evitar la proliferación de puertos, y concentrar los recursos en aquellos orientados a la comercialización de productos.

B. REVERSION DE LA INFRAESTRUCTURA CONCESIONADA

En la actualidad los procesos de concesión, cuyo objeto es el desarrollo y utilización de la infraestructura portuaria, están cercanos a su terminación. Por lo cual, y según la Ley, se deberá

¹⁰ Consorcio Incoplan – Parsons. Estudio Ordenamiento Físico, Portuario y Ambiental de los Litorales Colombianos, noviembre de 1999.

¹¹ Enmarcada dentro de la política consignada en el documento Conpes 3146 del 20 de diciembre de 2001.

¹² Interacciones conflictivas: 1. Utilización competitiva del espacio costero y marino. 2. Impacto ambiental de usos múltiples y modificación de los procesos costeros. 3. Contaminación. 4. Interferencia entre distintas actividades de

revertir esta infraestructura a los entes ejecutores concedentes. En este sentido, el Ministerio de Transporte deberá desarrollar la reglamentación necesaria y aplicarla oportunamente, para asegurar la prestación continua del servicio portuario en las instalaciones de servicio público.

C. ZONIFICACION PARA EL DESARROLLO PORTUARIO

El Gobierno Nacional, en desarrollo del “Estudio de Ordenamiento Físico, Portuario y Ambiental de los Litorales Colombianos”¹³, delinea la planificación sobre las actividades de las zonas costeras. Este estudio evalúa la capacidad portuaria del país en el corto, mediano y largo plazo; realiza un diagnóstico matricial comparativo de las facilidades portuarias existentes y de los sitios de potencial expansión; presenta la sectorización de los litorales, incluyendo el archipiélago de San Andrés y Providencia, acorde con sus aptitudes físicas y ambientales; y concluye con la propuesta de un Plan Integral para el logro de un ordenamiento físico-portuario en áreas ambientalmente viables.

Con base en los resultados del estudio se define la sectorización¹⁴ de las zonas de manejo para actividades portuarias así:

1) Zonas de manejo para actividades portuarias principales: son áreas geográficas de la zona costera e insular debidamente delimitadas, con puertos y terminales portuarios existentes y proyectados, o con vocación para localizarlos. Su aptitud para la actividad portuaria¹⁵ se deriva de las siguientes características: i) condiciones naturales para actividades portuarias; ii) vocación histórica en esta actividad; iii) aptitud ambiental haciendo compatible el entorno y la actividad portuaria; iv) adecuada localización y disponibilidad de recursos naturales y de infraestructura de servicios y transporte, para el desempeño de la actividad portuaria; y v) baja presencia de conflictos por el uso del suelo, entre la actividad portuaria y las demás actividades que se desarrollan en su jurisdicción, o presencia de conflictos solucionables en el corto plazo. Estas zonas están en proceso de convertirse en sistemas portuarios de tercera generación¹⁶, como centro logístico o plataforma de

desarrollo. 5. Inadecuada legislación. Consorcio Inconplan – Parsons. Estudio Ordenamiento Físico, Portuario y Ambiental de los Litorales Colombianos, noviembre de 1999.

13 Consorcio Iconplan – Parsons, Estudio Ordenamiento Físico, Portuario y Ambiental de los Litorales Colombianos noviembre de 1999.

14 La sectorización se desarrolló con base en la evaluación las zonas de acuerdo a sus aptitudes ambientales y técnicas, basándose en la caracterización ambiental, el inventario de la infraestructura portuaria actual, la caracterización del servicio de transporte marítimo y terrestre y la proyección y distribución de la carga.

15 Definida mediante el Artículo 5 de la Ley 01 de 1991

16 Clasificación de Puertos:

distribución para importación y exportación, o tienen potencialidad para desarrollarlos en este sentido.

2) Zonas de manejo para actividades portuarias menores: son áreas geográficas de la zona costera e insular en donde se realizan predominantemente actividades portuarias asociadas a la navegación de cabotaje menor, la pesca artesanal e industrial y actividades turísticas y recreativas, sin que el uso predominante o principal del suelo sea en actividades portuarias y conexas.

3) Zonas de manejo portuario con restricciones ambientales significativas: se definen como zonas de actividad portuaria menor, con restricciones ambientales significativas en áreas geográficas de la zona costera e insulares debidamente delimitadas, en donde debido a razones de tipo legal, ecológico y/o sociocultural, en principio no es recomendable construir desarrollos portuarios; con excepción de infraestructura portuaria, compatible con el uso del suelo predominante, como marinas, muelles pesqueros y de cabotaje menor, previa formulación y ejecución de acciones que ofrezcan un manejo ambiental adecuado. En esta categoría se incluyen las áreas del Sistema Nacional de Parques Nacionales Naturales y del norte del Pacífico.

Esta zonificación, como se muestra en la Figura No.1 y en la Tabla No.1, reemplaza las establecidas en los Planes anteriores, determinando así la aptitud física y ambiental de los litorales y las tierras insulares para el desarrollo de nuevos proyectos, constituyéndose en uno de los criterios de análisis para evaluar las solicitudes de concesión portuaria por parte de los ministerios de Transporte y Medio Ambiente, sin llegar a ser ésta la única condición para rechazar una solicitud.

En las siguientes tablas se presenta una descripción detallada de las zonas, incluyendo sus características físicas, su actividad portuaria actual y potencial, así como las restricciones físico-técnicas y ambientales para nuevos desarrollos portuarios en las zonas portuaria definidas.

Figura No.1 - Sectorización de Zonas Portuarias

Puerto de Tercera Generación: Puerto que descansa sobre el mercadeo y el intercambio electrónico de datos, y cuya misión es la de convertirse en un centro logístico de distribución de cargas o en una plataforma de exportación/importación.

Puerto de Segunda Generación: es uno en torno al cual se desarrolla un área industrial que recibe la materia prima a través de aquél o que produce los productos que habrán de ser exportados.

Puerto de Primera Generación: Puerto tradicional que sirve tan solo como punto de transferencia de las mercancías de tierra al barco y viceversa.

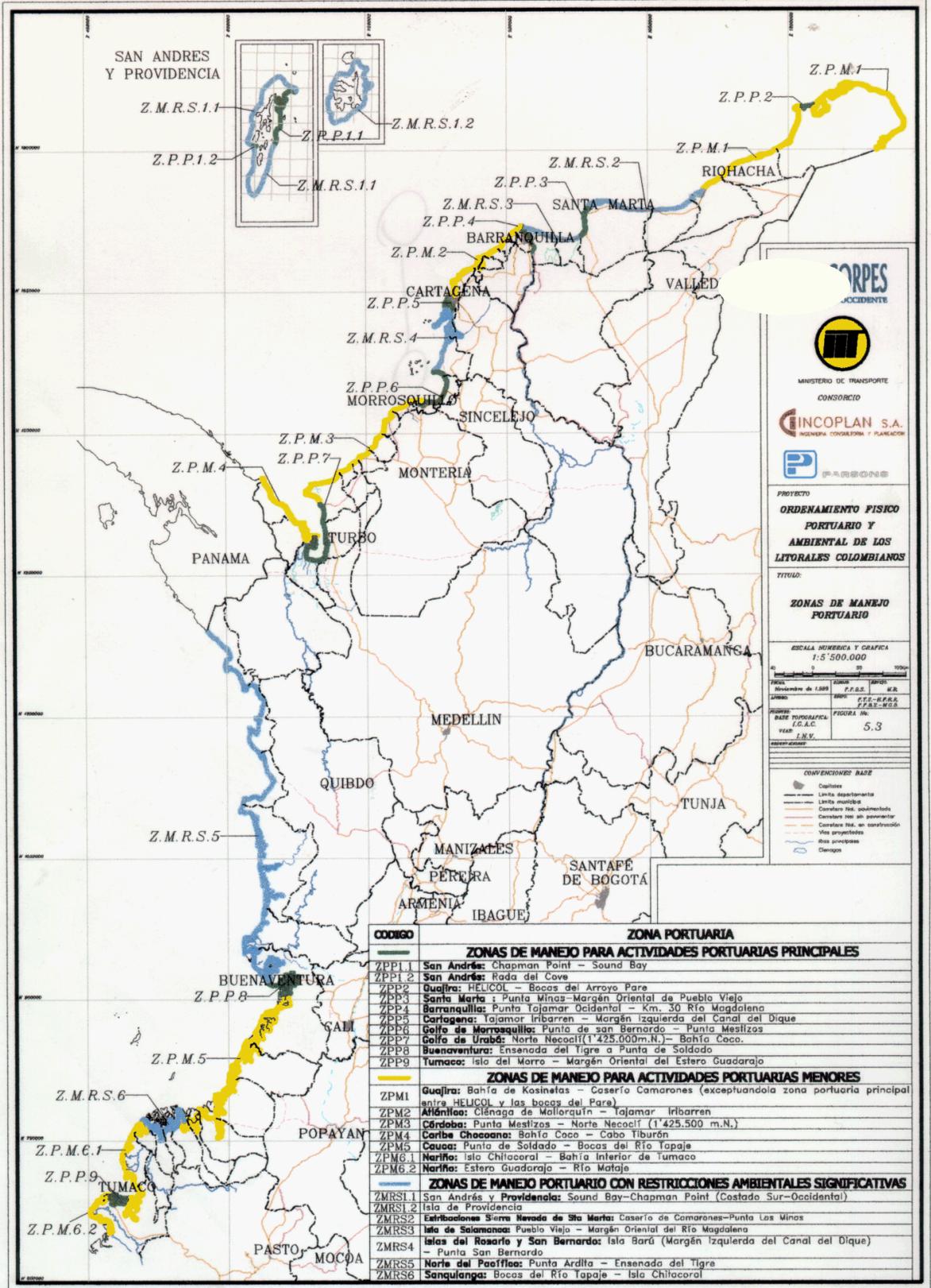


Tabla No.1. Coordenadas de los accidentes que limitan las zonas de manejo portuario

Zona Portuaria	Inicio						Final					
	Longitud			Latitud			Longitud			Latitud		
	°	'	"	°	'	"	°	'	"	°	'	"
ZMPP1.1	-81	26	6.25	12	31	22.08	-81	27	42.98	12	27	10.05
ZMPP1.2	-81	28	37.88	12	27	53.03	-81	28	40.01	12	28	3.28
ZMPP2	-71	58	13.63	12	13	59.18	-72	6	53.79	12	14	24.40
ZMPP3	-74	12	28.99	11	16	39.24	-74	16	14.74	11	0	32.19
ZMPP4	-74	51	34.21	11	6	17.79	-74	43	13.41	10	53	23.57
ZMPP5	-75	33	21.12	10	25	47.21	-75	31	39.53	10	16	48.90
ZMPP6	-75	42	26.26	9	42	25.47	-75	48	40.80	9	26	16.74
ZMPP7	-76	55	42.48	8	25	57.55	-76	50	39.49	8	0.7	41.48
ZMPP8	-77	18	24.66	3	52	31.85	-77	10	33.54	3	44	8.53
ZMPP9	-78	36	43.72	1	47	35.88	-78	48	54.43	1	46	49.74
ZPM1.1	-71	22	49.43	11	49	4.07	-71	58	13.63	12	13	59.18
ZPM1.2	-72	6	53.79	12	14	24.40	-73	5	6.13	11	26	39.30
ZPM2	-74	52	45.39	11	4	40.94	-75	33	21.12	10	25	47.21
ZPM3	-75	48	40.80	9	26	16.74	-76	55	42.48	8	25	57.55
ZPM4	-76	45	2.46	7	56	7.05	-77	21	40.40	8	40	36.73
ZPM5	-77	10	33.54	3	44	8.53	-78	6	5.34	2	30	52.61
ZPM6	-78	27	52.82	2	24	44.44	-78	36	43.72	1	47	35.88
ZRA1.1	-81	27	42.98	12	27	10.05	-81	28	37.88	12	27	53.03
ZRA1.2	-81	28	40.01	12	28	3.28	-81	26	6.25	12	31	22.08
ZRA2	-73	5	6.13	11	26	39.30	-74	12	28.99	11	16	39.24
ZRA3	-74	16	14.74	11	0	32.19	-74	51	34.21	11	6	17.79
ZRA4	-75	31	39.53	10	16	48.90	-75	42	26.26	9	42	25.47
ZRA5	-77	53	9.59	7	13	17.43	-77	18	24.66	3	52	31.85
ZRA6	-78	6	5.34	2	30	52.61	-78	27	52.82	2	24	44.44

NOTA: Error máximo relativo en coordenadas planimétricas es de 600 metros según planchas ESCALA 1:500.000 IGAC.

FUENTE: Estudio de Ordenamiento físico, portuario y ambiental de los litorales Colombianos – Ministerio de Transporte - Corpes de Occidente – CIP. 1999

ZONAS DE MANEJO DE LOS LITORALES COLOMBIANO PARA FINES PORTUARIOS

• I. ZONAS DE MANEJO DEL LITORAL CARIBE PARA FINES PORTUARIOS

ZONA PORTUARIA DE SAN ANDRES, PROVIDENCIA Y SANTA CATALINA

ZONAS	CARACTERISTICAS	ACTIVIDAD PORTUARIA	LIMITANTES FÍSICO - TECNICAS Y AMBIENTALES
<p>ZONA PORTUARIA PRINCIPAL</p> <p><u>San Andrés:</u> Entre Chapman Point y Sound Bay. Rada del Cove.</p> <p><u>Providencia:</u> Muelle Municipal de Providencia</p> <p>Municipios: • San Andrés • Providencia</p>	<p>La isla de San Andrés es una formación de atolón sobre cono volcánico. En el sector Este de la isla se presenta una típica laguna arrecifal. Las aguas al interior de la laguna son calmas y protegidas. En los alrededores de la isla las aguas son bastante profundas sobrepasando los 900 m.</p> <p>La isla de Providencia es también de origen volcánico presenta una topografía más abrupta que la de San Andrés. Su arrecife de barrera es mucho más extenso.</p>	<p>En San Andrés, dentro de la laguna arrecifal funciona el muelle departamental. Pueden atracar buques hasta de 12 pies de calado, por limitaciones de la barra, arrecife coralino, ubicado muy cerca al cayo Santander. En el otro extremo de la isla existe la rada de Cove, donde es posible efectuar operaciones de fondeo de buques de pasajeros tipo crucero. En este sitio fondean las fragatas misileras de la Armada Nacional. La actividad turística busca habilitar infraestructura para buques mayores a los que actualmente recalán.</p> <p>En el sector oeste de la isla de Providencia, sobre su plataforma existe un área apta para el fondeo de buques de gran calado.</p>	<p>Alta susceptibilidad a amenaza por paso de huracanes o coletazos.</p> <p>Mar de leva.</p> <p>Deficiencia de Servicios Públicos.</p> <p>Carencia de fuentes para materiales de construcción.</p> <p>Presencia de ecosistemas sensibles (arrecifes coralinos y praderas de fanerógamas).</p> <p>Territorios de comunidades raizales.</p> <p>Alta densidad de población.</p>
<p>ZONA CON RESTRICCIONES AMBIENTALES SIGNIFICATIVAS PARA ACTIVIDADES PORTUARIAS</p> <p>Entre Sound Bay-inicio de Puerto Cove, final de Puerto Cove-Chapman Point e isla de Providencia</p> <p>Municipios: • San Andrés • Providencia</p>	<p>Igual que la anterior.</p>	<p>Se considera que las actividades portuarias del departamento de San Andrés y Providencia se pueden satisfacer dentro de la actual zona portuaria.</p>	<p>Territorio de comunidades raizales.</p> <p>Santuario de Flora y Fauna de Old Providence.</p> <p>Alta susceptibilidad a amenaza por paso de huracanes o coletazos. Mar de leva.</p> <p>Deficiencia de servicios públicos.</p> <p>Carencia de fuentes para materiales de construcción.</p> <p>Presencia de ecosistemas sensibles.</p> <p>Alta densidad de población.</p>

ZONA PORTUARIA DE LA GUAJIRA

ZONAS	CARACTERISTICAS	ACTIVIDAD PORTUARIA	LIMITANTES FÍSICO - TECNICAS Y AMBIENTALES
<p>ZONA PORTUARIA PRINCIPAL</p> <p>Entre Helicol en bahía Portete y Bocas de Pare antes del Cabo de la Vela.</p> <p>Municipio: • Uribia</p>	<p>Bahía sometida a la acción sedimentaria con la formación de flechas litorales y pérdida de fondos en sus cuencas.</p>	<p>Soporta la operación de buques de gran calado. Es factible habilitar la zona de bahía no utilizada por el actual terminal de puerto Bolívar para buques hasta de 150.000 TRB¹⁷. Se requiere de dragados y obras civiles.</p>	<p>Alta susceptibilidad a amenaza por paso de huracanes o coletazos. Predominio de vientos fuertes. Presenta déficit de agua dulce lo que provocaría conflictos por el recurso. Presencia de ecosistemas sensibles y de importancia ambiental. Se debe contar con el proceso de consulta previa a la comunidad indígena Wayúu.</p>
<p>ZONA CON ACTIVIDAD PORTUARIA MENOR</p> <p>Entre Bahía Kosinetas y el caserío Camarones, con excepción de la Zona portuaria Principal de la Guajira</p> <p>Municipios: • Uribia • Manaure • Riohacha</p>	<p>El primer sector corresponde al sector nordeste de la Península de la Guajira expuesto a la acción de los vientos y el oleaje. Registra fuertes procesos de erosión y sedimentación. Presenta accidentes geográficos importantes como las puntas de Castilletes, Arenas, Espada, Estrella, Chimare y Gallinas. El segundo sector es el litoral del cuerpo peninsular con orientación NO-SO, caracterizado por una plataforma sometida a la acción del viento, oleaje y fuerte proceso sedimentario. Las olas del NE, erosionan la parte septentrional de la península, generando a su vez fuerte corriente de deriva litoral que distribuye y deposita estos sedimentos a lo largo del litoral, generando un gran prisma sedimentario</p>	<p>Debido a sus características naturales sólo permite la operación de naves menores (400 TRB), específicamente en el sector comprendido entre Bahía Cocinetas y Punta Espada. Entre Punta Espada y Punta Coco tiene potencialidad para naves mayores, pero con el limitante de viento y oleaje fuertes. La actividad portuaria está asociada principalmente al comercio menor.</p> <p>Las condiciones de la zona en el segundo sector permiten la operación de buques y naves de cabotaje. En esta zona se encuentra el terminal de Manaure que permite la operación de buques hasta de 14 pies de calado, y el muelle de Riohacha con 11 pies de calado.</p> <p>Al socaire del Cabo de la Vela se genera un fondeadero para embarcaciones de cabotaje, pesqueros y de recreo</p>	<p>Alta susceptibilidad a amenaza por paso de huracanes o coletazos. Mar de leva. Insuficiencia de servicios públicos. Presencia de la comunidad indígena Wayúu. Viento y oleaje fuerte. Presencia de ecosistemas sensibles, (arrecifes, praderas).</p>

¹⁷ TBR Toneladas de registro Bruto

ZONA PORTUARIA DE SANTA MARTA – CIENAGA

ZONAS	CARACTERISTICAS	ACTIVIDAD PORTUARIA	LIMITANTES FÍSICO - TECNICAS Y AMBIENTALES
<p>ZONA CON RESTRICCIONES AMBIENTALES SIGNIFICATIVAS PARA ACTIVIDADES PORTUARIAS</p> <p>Entre el caserío de Camarones y Punta Minas</p> <p>Municipios: • Riohacha • Dibulla • Santa Marta</p>	<p>Litoral caracterizado por estar sobre la falda norte de la Sierra Nevada de Santa Marta, donde la plataforma es prácticamente ausente y el talud continental desciende bruscamente desde la orilla. En los pliegues de la Sierra se forman ensenadas y pequeñas bahías. En este sector se encuentra el Santuario de fauna y flora Los Flamencos y los parques nacionales naturales Sierra Nevada de Santa Marta y Tayrona.</p>	<p>Debido a su condición de protección legal, la zona se considera apta únicamente para la operación de embarcaciones de recreo y actividades ecoturísticas.</p> <p>Las Estribaciones de la Sierra Nevada Hacen parte de la línea Negra de las comunidades indígenas de la Sierra.</p>	<p>Zona no viable para fines portuarios debido a la presencia de áreas de conservación ambiental del Sistema de Parques Nacionales Naturales.</p> <p>Presencia de ecosistemas sensibles (arrecifes coralinos).</p> <p>Territorio de importancia mítica y ritual para las comunidades indígenas de la Sierra Nevada de Santa Marta.</p>
<p>ZONA PORTUARIA PRINCIPAL DE SANTA MARTA – CIENAGA</p> <p>Desde Punta Minas hasta el límite oriental de Pueblo Viejo</p> <p>Municipios: • Santa Marta • Ciénaga</p>	<p>Litoral de forma cóncava con orientación N-S. Plataforma continental de poca pendiente y con un prisma sedimentario importante por meteorización y erosión de rocas adyacentes que constituyen en gran parte el litoral y los aportes sedimentarios del extremo noroeste de la Sierra Nevada de Santa Marta. Sector resguardado por el socaire de la Sierra Nevada, con profundidades de 20 a 30 m. Localizadas a más de 2 millas de la línea de costa. Permite únicamente las operaciones costa afuera. Se presenta competencia y conflicto por el uso del suelo entre actividades turísticas y actividades portuarias.</p>	<p>En este sector se encuentra el terminal marítimo de Santa Marta, operado por la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta y los puertos de Prodeco, Pozos Colorados y American Port Company. En la bahía de Taganga se registra una importante actividad asociada a la pesca.</p> <p>Se encuentra en estudio el desarrollo de otra infraestructura portuaria con operaciones costa afuera para la exportación de carbón mediante el empleo de barcazas. Se requiere dragado, obras civiles, boyas de amarre y grúas, lo mismo que vías de transporte internas.</p>	<p>Amenaza alta a paso de huracanes o coletazos.</p> <p>Mar de leva y viento cruzado.</p> <p>Conflictos por el uso del suelo entre uso turísticos y portuarios.</p> <p>Presencia de ecosistemas artificializados de importancia social (playas de uso turístico). Áreas de pesca artesanal.</p> <p>Alta densidad de población.</p>
<p>ZONA CON RESTRICCIONES AMBIENTALES SIGNIFICATIVAS PARA ACTIVIDADES PORTUARIAS</p> <p>Entre Pueblo Viejo y la Margen Oriental de Bocas de Ceniza, y aguas arriba por la margen oriental del río Magdalena, hasta el límite del Parque Isla de Salamanca</p> <p>Municipios: • Pueblo Viejo • Sitionuevo</p>	<p>Es una costa baja inundable con una barra litoral extensa. La plataforma se caracteriza por ser angosta. Presencia de un cañón submarino frente a la boca del río Magdalena que inhibe la generación de un delta.</p> <p>En esta zona se encuentra la vía parque y el parque nacional natural Isla de Salamanca.</p>	<p>Debido a su condición legal como zona de protección ambiental, la zona se considera apta únicamente para la operación de embarcaciones de recreo y actividades ecoturísticas, compatibles con el uso principal de conservación ambiental.</p>	<p>Alta susceptibilidad a amenaza por paso de huracanes o coletazos de huracanes.</p> <p>Mar de leva.</p> <p>Zona no viable para fines portuarios por la presencia del área conservación legal, Parque Nacional Natural Isla de Salamanca y Ciénaga Grande de Santa Marta, en recuperación.</p>

ZONAS	CARACTERISTICAS	ACTIVIDAD PORTUARIA	LIMITANTES FÍSICO - TECNICAS Y AMBIENTALES
-------	-----------------	---------------------	--

ZONA PORTUARIA DE BARRANQUILLA

ZONAS	CARACTERISTICAS	ACTIVIDAD PORTUARIA	LIMITANTES FÍSICO - TECNICAS Y AMBIENTALES
<p>ZONA PORTUARIA PRINCIPAL</p> <p>Desde Bocas de Ceniza hasta el Km 30 del río Magdalena por la margen occidental.</p> <p>Municipio: • Barranquilla • Soledad</p>	<p>En el sector de Bocas de Ceniza predominan los vientos y el oleaje fuertes. El canal navegable del río Magdalena presenta limitaciones de calado en su desembocadura donde se forma una barra sedimentaria. A lo largo de los 22 Km de la orilla occidental, donde se asientan la mayoría de terminales también hay problemas de sedimentación.</p>	<p>En esta zona se encuentra el terminal de Barranquilla, operado por la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla, además de 50 terminales y muelles públicos y privados.</p> <p>El proyecto del puerto de aguas profundas del tajamar occidental tiene licencia ambiental y se encuentra en fase de preinversión. Hay otro proyecto para la construcción de un puerto en el tajamar oriental.</p>	<p>Alta susceptibilidad a amenaza por paso de huracanes o coletazos. Amenaza alta a inundaciones. Mar de leva. El canal de acceso presenta alta susceptibilidad a la sedimentación.</p>
<p>ZONA CON ACTIVIDAD PORTUARIA MENOR</p> <p>Desde el tajamar occidental de Bocas de Ceniza hasta el tajamar Iribarren (Bocagrande, Cartagena)</p> <p>Municipios: • Barranquilla • Puerto Colombia • Tubará • Juan de Acosta • Piojó • Santa Catalina • Cartagena</p>	<p>Línea litoral inestable con orientación NE-SO, caracterizada por la ocurrencia de procesos de sedimentación-erosión bastante activos y una fuerte corriente de deriva litoral N-S. Presencia de fenómenos de diapirismo y volcanes de lodo. Por las condiciones oceanográficas y los procesos de sedimentación tan intensos, el derrotero de la costa norte, advierte el riesgo de recalar en esta zona.</p>	<p>No se presenta actividad portuaria importante debido a sus condiciones físicas.</p>	<p>Alta susceptibilidad a amenaza por paso de huracanes o coletazos. Mar de leva. Presencia de ecosistemas artificializados de importancia social (playas de uso turístico). Densidad de población alta.</p>

ZONA PORTUARIA DE CARTAGENA

ZONAS	CARACTERISTICAS	ACTIVIDAD PORTUARIA	LIMITANTES FÍSICO - TECNICAS Y AMBIENTALES
<p>ZONA PORTUARIA PRINCIPAL</p> <p>Desde el tajamar Iribarren hasta la margen occidental del Canal del Dique</p> <p>Municipio: • Cartagena</p>	<p>Catalogada como la Bahía más grande y segura de la costa norte de Colombia, abriga una de las más importantes infraestructuras portuarias del país. Bocachica, una de sus comunicaciones con el mar, sirve como canal de acceso para el tráfico marítimo hacia el interior de la Bahía. Actualmente tiene un calado permisible de 12 m. Al suroeste de este cuerpo de agua desemboca el Canal del Dique, el cual permite el tránsito de remolcadores con barcas hasta de 1500 tpm.</p>	<p>En esta Bahía se encuentra el terminal marítimo de Cartagena, operado por la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, además de 50 terminales y muelles públicos y privados.</p> <p>Se considera que la bahía está saturada por diversos usos, sin que exista un área considerable para la expansión portuaria.</p>	<p>Competencia y conflicto por el uso del suelo entre actividades turísticas, recreativas, industriales, portuarias y urbanas.</p> <p>Saturación de la bahía con diversas actividades.</p> <p>Nivel considerable de contaminación ambiental, catalogado como ecosistema crítico.</p> <p>Media susceptibilidad a amenaza por paso de huracanes o coletazos.</p> <p>Alta densidad de población.</p>
<p>ZONA CON RESTRICCIONES AMBIENTALES SIGNIFICATIVAS PARA ACTIVIDADES PORTUARIAS</p> <p>Desde la margen occidental del Canal del Dique hasta Punta San Bernardo</p> <p>Municipios: • Cartagena • San Onofre</p>	<p>En este sector se encuentran los archipiélagos de las Islas del Rosario y de San Bernardo, formaciones arrecifales de coral de gran importancia ecológica.</p> <p>Otro accidente geográfico importante es la Bahía de Barbacoas, en la cual desembocan dos brazos del Canal del Dique, los cuales aportan en ella gran cantidad de sedimentos afectando su profundidad.</p> <p>Los aportes del Canal del Dique también se distribuyen a lo largo del litoral entre Bahía Barbacoas y Punta de San Bernardo, sector en el cual desemboca el caño Córdoba, formando un prisma sedimentario importante donde se resalta el Bajo Comisario. Existen también a lo largo del litoral varias lagunas costeras entre las que se resalta la de Las Tres Cotorras.</p>	<p>Debido a su condición legal como zona de protección ambiental, la zona se considera apta únicamente para la operación de embarcaciones de recreo y actividades ecoturísticas.</p>	<p>No apta para fines portuarios por la presencia del Parque Nacional Natural Islas del Rosario y de San Bernardo.</p> <p>Presencia de ecosistemas sensibles.</p> <p>Altas tasas de sedimentación.</p> <p>Alta susceptibilidad a amenaza por inundación.</p>

ZONA PORTUARIA DEL GOLFO DE MORROSQUILLO

ZONAS	CARACTERISTICAS	ACTIVIDAD PORTUARIA	LIMITANTES FÍSICO - TECNICAS Y AMBIENTALES
	Este golfo está limitado por la Punta de San	En el golfo se ubica el principal puerto costa	Presencia de ecosistemas de importancia

ZONAS	CARACTERISTICAS	ACTIVIDAD PORTUARIA	LIMITANTES FÍSICO - TECNICAS Y AMBIENTALES
<p>ZONA PORTUARIA PRINCIPAL</p> <p>Desde Punta San Bernardo hasta Punta Mestizos</p> <p>Municipio: • San Onofre • Tolú • San Antero</p>	<p>Bernardo al norte y el delta del río Sinú al sur. Su litoral está delineado por un amplio arco de círculo constituido por una playa continua de más de 40 km de longitud. Si plataforma continental es la más amplia de la costa caribe colombiana, extendiéndose más de 70 km y con muy poca pendiente, inferior a 2 m/km.</p> <p>Su litoral tiene una gran vocación turística.</p>	<p>afuera utilizado para la exportación de petróleo crudo. Es operado por Ecopetrol y Ocesa.</p> <p>Sobre la línea litoral existen otras facilidades portuarias como el muelle de servicios de Ecopetrol y dos pequeños terminales de combustible por donde se reciben productos refinados para abastecer la región.</p> <p>Muy cerca de Tolú se encuentra el muelle de la Sociedad Portuaria Golfo de Morrosquillo, donde pueden atracar buques hasta de 5000 TPM. Con 8 m de calado.</p> <p>Al oriente de la Bahía de Cispatá se estudia la construcción del puerto de San Antero.</p>	<p>ambiental y sensibles (manglares y praderas de fanérogamas). Competencia por el uso del suelo entre usos recreativos, turísticos y portuarios. Deficiencia de servicios públicos. Alta densidad de población.</p>
<p>ZONA CON ACTIVIDAD PORTUARIA MENOR</p> <p>Desde Punta Mestizos hasta la coordenada 1425000 m N al norte de Necoclí.</p> <p>Municipios: • San Bernardo del Viento • Moñitos • Puerto Escondido • Los Córdoba • Arboletes • San Juan de Urabá • Necoclí</p>	<p>Sector del litoral Caribe colombiano con orientación NE-SO, caracterizado por una terraza marina con elevaciones que van desde los 0,5 a 30 msnm, con la presencia de acantilados y puntas intercaladas con pequeñas ensenadas.</p> <p>Su plataforma recibe los aportes gruesos del río Sinú y el material erosionado de su ribera por la acción del oleaje, que genera una corriente de deriva litoral que llega hasta Punta Caribana y forma un prisma sedimentario bastante amplio.</p>	<p>No ofrece condiciones para el desarrollo portuario para la operación de naves de mayor calado. En Isla Fuerte se pueden habilitar fondeaderos para embarcaciones de recreo. En el Bajo Bushnell se pueden habilitar fondeaderos para pesca deportiva de fondo.</p>	<p>Media densidad de población. Deficiencia de servicios públicos. Deficiencia en el mantenimiento de la red vial. Susceptibilidad de media a baja a amenaza por erosión.</p>

ZONA PORTUARIA DE URABÁ

ZONAS	CARACTERISTICAS	ACTIVIDAD PORTUARIA	LIMITANTES FÍSICO - TECNICAS Y AMBIENTALES
<p>ZONA PORTUARIA PRINCIPAL</p> <p>Desde hasta la coordenada 1425000 m N al norte de Necoclí hasta Bahía Coco</p> <p>Municipios: • Necoclí • Turbo</p>	<p>Es el más grande e importante golfo del país sobre el Caribe. Se encuentra en la prolongación de la depresión subsidente del río Atrato, que separa las serranías del Darién y la de Abibe.</p> <p>La geomorfología costera y la de su cuenca oceánica están influidas por la topografía costera: la ribera oeste es abrupta en tanto que la del este presenta una pequeña llanura costera.</p> <p>La región de Urabá es una de las más lluviosas del mundo, siendo el río Atrato el mayor aportante de sedimentos.</p>	<p>Las operaciones portuarias se hacen costa afuera para exportación de banano, en buques de 8000 TPM y 8 m de calado. También arriban buques madereros y pequeños buques tanques hasta de 1200 tpm.</p> <p>Como proyectos portuarios se encuentran el del delta del río León, que desarrollaría Zungo y Nueva Colonia y el de la Bahía de Turbo.</p>	<p>Mar de leva. Uso actual del suelo con zona de bosques. Presencia de comunidades indígenas. Deficiencia de servicios públicos. Deficiencia en el mantenimiento de la red vial. Presencia de ecosistemas de importancia ambiental. Susceptibilidad alta a amenaza por inundación en las bocas del río Atrato.</p>
<p>ZONA CON ACTIVIDAD PORTUARIA MENOR</p> <p>Desde bahía Coco hasta cabo Tiburón</p> <p>Municipios: • Turbo • Ungía • Acandí</p>	<p>Igual que la anterior.</p>	<p>En esta zona la actividad portuaria está asociada al cabotaje menor que abastece principalmente las localidades de Acandí, Capurganá y Sapzurro, y a las actividades recreativas y de ecoturismo.</p>	<p>Mar de leva. Presencia de ecosistemas de importancia ambiental (manglares y arrecifes coralinos). Area de reserva forestal. Deficiencia de servicios públicos. Deficiencia en el mantenimiento de la red vial.</p>

Fuente: Estudio de Ordenamiento físico, Portuario y Ambiental de los Litorales Colombianos – Ministerio de Transporte – C.I.P. 1999

• **II. ZONAS DE MANEJO DEL LITORAL PACIFICO PARA FINES PORTUARIOS**

ZONAS CON RESTRICCIONES AMBIENTALES SIGNIFICATIVAS, ZONAS PORTUARAS PRINCIPALES Y MENORES

ZONAS	CARACTERISTICAS	ACTIVIDAD PORTUARIA	LIMITANTES FÍSICO - TECNICAS Y AMBIENTALES
<p>ZONA CON RESTRICCIONES AMBIENTALES SIGNIFICATIVAS PARA ACTIVIDADES PORTUARIAS</p> <p>Entre Punta Ardita y Ensenada del Tigre</p> <p>Municipios: • Juradó</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bahía Solano • Nuquí • Bajo Baudó • Litoral del San Juan • Buenaventura 	<p>Esta zona presenta dos unidades de paisaje claramente diferenciadas: Una entre Punta Ardita y el Cabo Corrientes, caracterizada por la presencia de acantilados y sectores altos; y otra entre el Cabo Corrientes y la Ensenada del Tigre, caracterizada por la presencia de una costa baja aluvial poco accidentada.</p> <p>La cobertura vegetal es de bosque húmedo tropical, por lo cual es una zona de alta biodiversidad.</p> <p>Presencia de comunidades negras que avanzan en procesos de titulación de tierras en la zona costera y comunidades indígenas, localizadas en asentamientos y resguardos.</p>	<p>En la actualidad se desarrolla una importante actividad portuaria de cabotaje menor que abastece los mercados de las poblaciones litorales y transporta productos de la región (madera y pesca).</p> <p>Se han estudiado con diferentes niveles de profundidad, desarrollos portuarios importantes en Bahía Málaga, Tribugá, Bahía Solano, Bahía Cupica y Bahía Aguacate.</p> <p>Se considera que en el horizonte del estudio no es necesario intervenir esta región del país con desarrollos portuarios, de envergadura mayor que la existente en la actualidad.</p>	<p>Puede recibir ondas de tsunamis provenientes del suroeste de Tumaco, región donde se concentran los epicentros sísmicos en el Pacífico colombiano.</p> <p>Ausencia de vías de comunicación terrestre con el interior del país.</p> <p>Zona de bosques primarios, arrecifes y áreas de manglar, son ecosistemas de importancia ambiental y sensibles.</p> <p>Presencia del Parque Nacional natural Ensenada de Utría.</p> <p>Zonas de reserva forestal.</p> <p>Zona en proceso de titulación de tierras para comunidades negras.</p> <p>Presencia de comunidades indígenas.</p> <p>Deficiencia de servicios públicos.</p> <p>Inexistencia de red vial.</p>
<p>ZONA PORTUARIA PRINCIPAL DE BUENAVENTURA</p> <p>Desde la Ensenada del Tigre hasta Punta de Soldado, incluyendo la bahía interior.</p> <p>Municipio: • Buenaventura</p>	<p>Caracterizada por una alargada penetración oceánica en cuyos vértices o extremos superiores desembocan ríos como el Dagua, Anchicayá, Limones, Potedó y Raposo. Clasificada como estuario de planicie costera, donde gracias a la falla geológica de Buenaventura se han producido sustanciales cambios en su geomorfología que permiten dividirla sobre su eje en dos zonas: La del Norte, acantilada, con colinas bajas, substrato rocoso colonizado en la mayor parte por manglar. La del Sur, donde predominan los sedimentos aportados por los ríos que desembocan en ella, conformando playas lodosas aluviales con gran acumulación de lodos y materia orgánica.</p>	<p>En esta zona se encuentra el terminal marítimo de Buenaventura operado por la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, además de 14 terminales y muelles públicos y privados.</p> <p>En la actualidad se han planteado otros desarrollos portuarios que permitirían aumentar la infraestructura de esta zona portuaria: Puerto Solo, Río Dagua, Agua Dulce, Complejo Industrial y Portuario y CEMAS.</p>	<p>Zona con alta susceptibilidad a amenazas por tsunamis y sismos.</p> <p>Areas con alta susceptibilidad a amenaza por inundación y erosión.</p> <p>Areas en proceso de titulación de tierras para comunidades negras.</p> <p>Deficiencia de servicios públicos.</p> <p>Deficiencia en el mantenimiento de la red vial.</p> <p>Alta tasa de sedimentación.</p> <p>Zona considerada como un ecosistema crítico.</p> <p>Alta densidad de población.</p>
<p>ZONA CON ACTIVIDAD PORTUARIA MENOR</p>	<p>Costa baja aluvial poco accidentada, donde se destaca un cinturón de islas barrera, es</p>	<p>Actividad portuaria de cabotaje menor, en donde Guapi juega un papel importante como</p>	<p>Areas con alta susceptibilidad a amenaza por inundación.</p>

ZONAS	CARACTERISTICAS	ACTIVIDAD PORTUARIA	LIMITANTES FÍSICO - TECNICAS Y AMBIENTALES
<p>Desde Punta de Soldados hasta Bocas del río Tapaje.</p> <p>Municipios: • Buenaventura • López • Timbiquí • Guapi • Santa Bárbara</p>	<p>decir cuerpos de arena que se hallan separados por bocanas o estuarios asociados a la desembocadura de los principales ríos.</p> <p>La plataforma en este sector de la costa baja es amplia y se extiende aproximadamente 55 Km hasta la isla Gorgona. En esta franja las profundidades no superan los 200 m y el prisma sedimentario lo constituyen lodos arenosos.</p>	<p>puerto de relevo para la distribución de mercancías en este sector del litoral.</p>	<p>Presencia de ecosistemas de importancia ambiental. (Áreas con presencia de manglar, bosque húmedo tropical y lagunas costeras).</p> <p>Áreas en proceso de titulación de tierras para comunidades negras.</p> <p>Alta susceptibilidad a amenaza por tsunamis y sismos.</p> <p>Deficiencia de servicios públicos.</p> <p>Inexistencia de red vial.</p>
<p>ZONA CON RESTRICCIONES AMBIENTALES SIGNIFICATIVAS PARA ACTIVIDADES PORTUARIAS</p> <p>Desde el río Tapaje hasta la Isla Chitacoral</p> <p>Municipios: • El Charco • La Tola • Olaya Herrera • Mosquera</p>	<p>Igual que la anterior.</p> <p>Área del Parque Nacional Natural Sanquianga.</p>	<p>Debido a su condición de protección legal, la zona se considera apta únicamente para la operación de embarcaciones de recreo y actividades ecoturísticas, además del cabotaje menor.</p>	<p>Áreas con alta susceptibilidad a amenaza por inundación.</p> <p>No apta para fines portuarios por la presencia del Parque Nacional Natural de Sanquianga, catalogado como ecosistema sensible.</p> <p>Deficiencia de servicios públicos.</p> <p>Inexistencia de red vial.</p> <p>Alta susceptibilidad a amenaza por tsunamis y sismos.</p>
<p>ZONA PORTUARIA PRINCIPAL DE TUMACO</p> <p>Desde la isla de El Morro hasta la Margen Oriental del Estero Guadarajo.</p>	<p>La Bahía de Tumaco se halla al suroeste de Colombia. Presenta una forma alargada de norte a sur, con un área aproximada de 350 km². En este cuerpo de agua desembocan varios ríos relativamente cortos pero muy caudalosos. La profundidad de sus aguas varía entre los 2 y 30 m.</p> <p>El Puerto de Tumaco está conformado por 3 islas: El Morro, la Viciosa y Tumaco, unidas por puentes entre sí, y la Isla de Tumaco unida al continente por el puente del Pindó.</p>	<p>En esta zona se encuentra el terminal marítimo de Tumaco operado por la Sociedad Portuaria Regional de Tumaco, además de 12 terminales y muelles entre los que se destaca el terminal petrolero de Ecopetrol.</p>	<p>Áreas con alta susceptibilidad a amenaza por inundación.</p> <p>Presencia de ecosistemas de importancia ambiental (áreas de manglar).</p> <p>Áreas en proceso de titulación de tierras para comunidades negras.</p> <p>Deficiencia de servicios públicos.</p> <p>Deficiencias en el mantenimiento de la red vial.</p> <p>Alta susceptibilidad a amenaza por tsunamis y sismos.</p>
<p>ZONA CON ACTIVIDAD PORTUARIA MENOR</p> <p>Desde Isla Chitacoral hasta el río Mataje, con excepción de la Zona Portuaria</p>	<p>Igual que la anterior.</p> <p>Es importante la formación deltaica del río Patía y las grandes zonas de mangle ubicadas en la parte trasera de las islas barrera.</p>	<p>Actividad portuaria de cabotaje menor.</p>	<p>Áreas en proceso de titulación de tierras para comunidades negras.</p> <p>Áreas con alta susceptibilidad a amenaza por inundación.</p> <p>Presencia de ecosistemas de importancia</p>

ZONAS	CARACTERISTICAS	ACTIVIDAD PORTUARIA	LIMITANTES FÍSICO - TECNICAS Y AMBIENTALES
Principal de Tumaco. Municipios: • Mosquera • Francisco Pizarro • Tumaco			ambiental y sensibles (áreas de manglar y relictos de bosques húmedos del pacífico). Areas en proceso de titulación de tierras para comunidades negras. Deficiencia de servicios públicos. Inexistencia de red vial. Alta susceptibilidad a amenaza por tsunamis y sismos.

Fuente: Estudio de Ordenamiento físico, Portuario y Ambiental de los Litorales Colombianos – Ministerio de Transporte – C.I.P. 1999

IV. CONTRAPRESTACIONES Y TARIFAS

Se mantienen los lineamientos de política contemplados en el documento CONPES 2680 de 1993, reglamentado por el decreto 2688 de 1993, para el cálculo de contraprestación por uso y goce exclusivo y temporal de zonas de uso público (playas, zonas de bajamar y zonas accesorias). Los criterios sobre los cuales se apoyan estos lineamientos son: i) el costo de oportunidad del bien público; ii) las dimensiones óptimas de las facilidades de servicio público y privado; iii) las inversiones y los compromisos de modernización; iv) ofrecimiento del servicio público; y v) los costos de vigilancia ambiental.

De conformidad con los lineamientos contemplados en el artículo 30 del Decreto 101 de 2000, la Comisión de Regulación del Transporte – CRTR - es el organismo encargado de la regulación del sector en el marco de la política que establezca el Ministerio de Transporte. En particular, en los aspectos relacionados con la definición de las contraprestaciones¹⁸ que deben pagar quienes se benefician con las concesiones o licencias portuarias, y con el establecimiento de las fórmulas y criterios para la directa, controlada o libre fijación de tarifas de operación del servicio portuario.

Así mismo, la Comisión de Regulación del Transporte, evaluará la gradualidad en los pagos anuales de las contraprestaciones, conservando el valor presente neto de la misma, de manera tal que se permita un mejor desempeño financiero de las concesiones.

V. MANEJO AMBIENTAL

El Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio del Medio Ambiente, promoverá la adopción de las guías ambientales como procesos de gestión complementarios a lo consagrado en la legislación vigente¹⁹, con el objeto de prevenir y mitigar los impactos ambientales que genere el desarrollo del sector sobre los litorales.

En el tema ambiental, el estudio de “Ordenamiento Físico, Portuario y Ambiental de los Litorales Colombianos” está orientado a las decisiones sobre la intervención en áreas, y no sobre

¹⁸ Valor definido “ ... con base en la metodología señalada en los Planes de Expansión Portuaria...”. (Decreto 101 de 2000, Artículo 30, Numeral 18)

¹⁹ Ley 99 de 1993 - Ley del Medio Ambiente, Decreto 1753 de 1994 – Reglamento sobre licencias ambientales, Resolución 655 de 1996 del Ministerio del Medio Ambiente, reglamenta el Decreto 1753 de 1994.

proyectos específicos. Dependerá entonces, de las condiciones particulares de cada proyecto, el ajuste necesario a los Términos de Referencia para el manejo ambiental, que para el efecto han concertado los Ministerios de Transporte y Medio Ambiente.

VI. ESTRATEGIA NACIONAL PARA LA IMPLEMENTACION DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES (MARPOL 73/78).

El convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques - MARPOL 73/78, busca evitar la contaminación del mar generada por los buques, ocasionada principalmente por el derrame de hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas, sustancias perjudiciales, aguas sucias, basuras, etc.

En 1998 un grupo de trabajo interinstitucional formuló la Estrategia Nacional para la implementación del MARPOL 73/78 cuyo objetivo es lograr la cabal implementación del convenio en Colombia mediante un esfuerzo interinstitucional oportuno y coordinado entre los Ministerios del Medio Ambiente, de Transporte, la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Comisión Colombiana del Océano y la Dirección General Marítima, entre otros.

En síntesis, la estrategia desarrollada por Grupo Nacional de Trabajo para la Implementación del MARPOL 73/78 (Ministerio de Defensa Nacional - DIMAR, Ministerio del Transporte, Ministerio del Medio Ambiente, Superintendencia de Puertos y Transporte, Comisión Colombiana del Océano), hace énfasis en la capacitación en los aspectos relacionados con el ordenamiento legal y del fortalecimiento institucional y técnico. Sus principales propósitos son: i) fortalecer el nivel de capacitación del personal en los aspectos técnicos y legales de la implementación y cumplimiento del MARPOL 73/78; e ii) identificar, llenar los vacíos legales y eliminar las posibles colisiones de competencias entre las entidades.

A efectos de cumplir con los compromisos adquiridos con la Organización Marítima Internacional, en Colombia ya se inició la construcción y operación de instalaciones para la recepción de los desechos provenientes de los buques por parte de algunas Sociedades Portuarias.

VII. ASPECTOS ADICIONALES RELEVANTES AL PLAN DE EXPANSION PORTUARIA.

Durante el estudio y desarrollo del Plan de Expansión Portuaria 2002-2003, se detectaron los siguientes aspectos:

- Dentro de los procesos de solicitudes de concesiones NO PORTUARIAS para uso y goce exclusivo y temporal de playas y zonas de uso público adyacentes a las mismas, la DIMAR solicita a los concesionarios la certificación sobre el estado actual del terreno para desarrollos portuarios, certificaciones que carecen de reglamentación dentro del marco institucional del modo marítimo y portuario.
- El uso de los muelles turísticos, como infraestructura propia del sector transporte por donde se movilizan personas y carga, carece de una reglamentación clara de las competencias entre las autoridades afines al tema. Se resalta el no cumplimiento a lo establecido en las Leyes 336/96, 300/96 y 361/97²⁰.

La reglamentación de los aspectos mencionados facilitará y fortalecerá el desarrollo del modo marítimo-portuario, en condiciones de mayor claridad.

VIII. CONCLUSION

Las políticas desarrolladas en el presente documento se orientan a la planificación y el desarrollo de las actividades portuarias y marítimas en los puertos. Se busca con esto, orientar las inversiones públicas y estimular las privadas hacia el fortalecimiento de la competitividad comercial; sectorizar las zonas de los litorales Colombianos, acorde con sus aptitudes físicas y ambientales, y de esta manera racionalizar el uso de la infraestructura portuaria garantizando la prestación del servicio portuario.

²⁰ Ley 336 de 1996, Estatuto Nacional del Transporte.
Ley 300 de 1996, Ley de Turismo.
Ley 361 de 1997, Ley de integración social de las personas con limitación.

IX. RECOMENDACIONES

El Ministerio de Transporte, el Ministerio de Defensa, el Ministerio de Medio Ambiente y el Departamento Nacional de Planeación, recomiendan al CONPES:

1. Aprobar el Plan de Expansión Portuaria para el período 2002-2003 contenido en este documento y solicitar al Ministerio de Transporte adelantar los trámites necesarios para la expedición del decreto reglamentario, acorde con lo establecido en la Ley 01 de 1991.
2. Delegar al Ministerio de Transporte adelantar las siguientes acciones, contenidas en el Plan de Expansión Portuaria 2002 - 2003:
 - a. Adoptar la sectorización de las zonas de manejo para actividades portuarias de acuerdo con las aptitudes físicas y ambientales para el desarrollo portuario.
 - b. Implementar el Plan Integral de Ordenamiento Portuario, presentado como resultado del Estudio de Ordenamiento Físico, Portuario y Ambiental de los litorales Colombianos.
 - c. Diseñar una herramienta de seguimiento del estado de la infraestructura portuaria.
 - d. Reglamentar el procedimiento de reversión de las instalaciones portuarias concesionadas, construidas en las zonas de uso público, y los inmuebles que hagan parte de ellas, de tal forma que se garantice la prestación del servicio portuario durante este proceso.
 - e. Revisar los coeficientes de captura de los ingresos brutos de las concesiones empleados en la metodología vigente para cálculo de la contraprestación.
 - f. Conjuntamente con el Ministerio del Medio Ambiente, divulgar los Términos de Referencia Genéricos para las actividades del subsector portuario, con el objeto de agilizar los trámites relacionados con la expedición de permisos ambientales.
 - g. En coordinación con la DIMAR, adelantar las acciones de divulgación y los planes para la implementación de la Estrategia Nacional para la aplicación Convenio MARPOL 73/78.

- h. Divulgar, en conjunto con los Ministerios de Desarrollo Económico y Medio Ambiente, el Plan del Expansión Portuaria aprobado para el presente bienio, con el propósito de hacerlo compatible con los Planes de Ordenamiento Territorial de los municipios.
 - i. Reglamentar las certificaciones requeridas para tramitar las solicitudes de concesión NO PORTUARIA, para uso y goce exclusivo y temporal de playas y zonas de uso público adyacentes a las mismas.
 - j. En coordinación con las autoridades competentes, reglamentará lo relacionado con los muelles turísticos, definidos por ley como infraestructura propia del sector transporte.
 - k. Adelantar las acciones necesarias con el fin de definir la jurisdicción y las competencias sobre el Canal de Acceso al Complejo Portuario de Barranquilla y la infraestructura portuaria en el río Magdalena.
3. Recomendar a Cormagdalena, con el apoyo técnico del Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación, adelantar la contratación de los estudios técnicos necesarios para garantizar la navegabilidad del río Magdalena y en especial los relativos al tramo comprendido entre el puente Laureano Gómez (Puente Pumarejo) y su desembocadura en Bocas de Ceniza.