



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXX - N° 1404

Bogotá, D. C., jueves, 7 de octubre de 2021

EDICIÓN DE 27 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN ESPECIAL DE SEGUIMIENTO
AL PROCESO DE DESCENTRALIZACIÓN Y
ORDENAMIENTO TERRITORIAL SENADO DE
LA REPÚBLICA

ACTA NÚMERO 05 DE 2020

(agosto 24)

Sesión Virtual

Siendo las 09:00 a. m., del lunes 24 de agosto de 2020, se da inicio a la sesión no presencial de la Comisión de Ordenamiento Territorial del Senado de la República previa convocatoria realizada por la Mesa Directiva de la Comisión.

Honorables Senadores:

Efraín Cepeda Sarabia

Laura Fortich Sánchez

Bérner Zambrano Eraso

Carlos Manuel Meisel Vergara

Eduardo Emilio Pacheco Cuello

Fabián Gerardo Castillo Suárez

Feliciano Valencia Medina

Jorge Eduardo Londoño Ulloa

Mauricio Gómez Amín

María del Rosario Guerra de la Espriella

Miguel Amín Escaf.

Citados e invitados: Ministro de Medio Ambiente, Viceministro de Hacienda; Director de Planeación Nacional, Viceministra de Transporte, y los delegados del Ministerio de Vivienda. Igualmente, un sector de invitados, la Gobernadora del departamento del Atlántico; el Gobernador del Magdalena, el Alcalde de la ciudad de Barranquilla; la Directora de Parques Nacionales; la delegada de la Autoridad Ambiental, delegados de la Contraloría

General de la República, en el tema de infraestructura como medio ambiente, el Director Ejecutivo de la Cámara Colombiana de Infraestructura del Atlántico, la gerente Seccional de la ANDI Costa Atlántica; el Presidente del Puerto de Barranquilla, el Presidente del Consejo Directivo del Comité Intergremial del Atlántico, el Director de Corpamag; el Director Nacional del Invías.

Honorable Senador Miguel Amín Escaf:

Muy buenos días a todos. Señora secretaria.

Secretaria Sandra Ovalle García:

Llamado a lista a los honorables Senadores, para la sesión convocada para el día 24 de agosto del 2020.

Miguel Amín Escaf, presente

Fabián Castillo Suárez, llegó en el transcurso

Efraín Cepeda Sarabia, presente

Laura Fortich Sánchez

Mauricio Gómez Amín, presente

María del Rosario Guerra, presente

Jorge Eduardo Londoño Ulloa, presente

Carlos Manuel Meisel, presente

Eduardo Emilio Pacheco Cuello, presente

Feliciano Valencia Medina, presente

Bérner Zambrano Eraso, llegó en el transcurso.

Tenemos ocho honorables Senadores, Por lo tanto, tenemos quórum deliberatorio y decisorio, para iniciar esta sesión formal, con el siguiente Orden del Día:

ORDEN DEL DÍA**SESIÓN NO PRESENCIAL**

Lunes 24 agosto del 2020

Comisión Especial de Seguimiento al Proceso de Descentralización y Ordenamiento Territorial

I.

Llamado a lista

II.

Lectura y aprobación del Orden del Día

III.

Consideración de Actas: Acta 15, Acta 18 y Acta 27

IV.

Citación al Director del Departamento de Planeación Nacional, *Luis Alberto Rodríguez*; Ministro de Hacienda y Crédito Público, *Alberto Carrasquilla*; Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible, *Ricardo Lozano*; Ministra de Transporte, doctora *Ángela María Orozco Gómez*; Ministro de Vivienda, Ciudad y Territorio, *Jonathan Malagón*; Director del Instituto Nacional de Vías, doctor *Juan Esteban Gil*; El Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, doctor *Manuel Felipe Gutiérrez Torres*; el Director de Corpomag, *Carlos Francisco Díazgranados*. Invitación a los Órganos de Control, doctor *Carlos Felipe Córdoba*, Señor Fiscal General de la Nación, *Francisco Barbosa*; Los señores Gobernadores del Magdalena, doctor *Carlos Caicedo Omar*; doctora *Elsa Noguera de la Espriella*, Gobernadora del Atlántico; doctor *Jaime Pumarejo*, Alcalde de Barranquilla; Director de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales; doctor *Rodrigo Castaño*; Director de Investigaciones Marinas y Costeras, Doctor *José Benito Vives*; Invemar, doctor *Francisco Armando Arias Isaza*; Directora de Parques Nacionales, doctora *Julia Miranda*; Presidente de la Cámara de Comercio, doctor *Juan Martín Caicedo*; doctor *Héctor Carbonell*, Director de la Costa Cámara Colombiana de la Infraestructura, doctor *Alberto Vives de la Espriella*; Gerente de la Seccional, Atlántico- Magdalena, Andi, doctor *René Puché*; Presidente del Consejo Directivo del Comité Intergremial, doctor *Ricardo Plata Cepeda* y el Presidente del Comité Intergremial del Atlántico.

V.

Lo que propongan los honorables Senadores.

Este debate de control político tiene la sostenibilidad de la Ciénaga Grande de Santa Marta y la ejecución de las dos obras de infraestructura, doble calzada, Ciénaga - Barranquilla-Cartagena-Barranquilla. Proposiciones presentadas por el honorable Senador Efraín Cepeda Sarabia, Miguel Amín Escaf y el Senador Eduardo Pacheco Cuello con sus aditivas 1, 2 y 3, y sus cuestionarios anexos que fueron enviados con las respuestas a las oficinas de los honorables Senadores.

Secretaria Sandra Ovalle García:

Ha sido leído el Orden del Día. señor presidente,

Presidente honorable Senador Miguel Amín Escaf:

Tiene la palabra la senadora María del Rosario Guerra.

Honorable Senadora María del Rosario Guerra:

Presidente le solicito agendar una audiencia pública para el diferendo Meta-Caquetá, limitada a 3 grupos de invitados: los presidentes de la Academia de Historia del Meta y del Caquetá, los delegados de Meta y Caquetá en la Comisión de Deslinde y los dos delegados del IGAC, en la Comisión de Deslinde.

Presidente honorable Senador Miguel Amín Escaf:

En consideración la proposición. Tiene la palabra el Senador Jorge Londoño, después el Senador Mauricio Gómez.

Honorable Senador Jorge Eduardo Londoño Ulloa:

De acuerdo con la proposición invitar a otras personas que están igualmente interesadas en asistir a la Audiencia Pública.

Honorable Senadora María del Rosario Guerra:

Senador Londoño, que los invitados que asistan vengan con documentos y argumentos, y nos traigan elementos de juicios que nos ayuden en el tema.

Honorable Senador Jorge Eduardo Londoño Ulloa:

Perfecto, algunos Senadores me han solicitado que solicitemos una audiencia para ese tema.

Honorable Senadora María del Rosario Guerra:

La podríamos hacer en esta misma convocatoria.

Presidente honorable Senador Miguel Amín Escaf:

En consideración la proposición presentada por la senadora María del Rosario Guerra, anuncio que va a cerrarse, queda cerrada; la aprueba la Comisión.

Secretaria Sandra Ovalle García:

Ha sido aprobada con ninguna constancia.

Honorable Senador Jorge Eduardo Londoño Ulloa:

Considero que se amplíe la audiencia a con más participación de la ciudadanía en general.

Honorable Senadora María del Rosario Guerra:

Coordinar con la secretaría los nuevos participantes a la Audiencia.

Presidente honorable Senador Miguel Amín Escaf:

Solicito a todos los Senadores enviar los nombres de los nuevos participantes por secretaría.

Secretaria Sandra Ovalle García:

En votación la proposición.

Presidente honorable Senador Miguel Amín Escaf:

En consideración la proposición, anuncio que va a cerrarse. Queda cerrada. ¿La aprueba la Comisión?

Secretaria Sandra Ovalle García:

Ha sido aprobada sin ningún voto negativo.

Secretaria Sandra Ovalle García:

Siguiente punto del Orden del Día. Votación de las Actas.

Presidente honorable Senador Miguel Amín Escaf:

Tiene el uso de la palabra el Senador Feliciano Valencia.

Honorable Senador Feliciano Valencia Medina:

No puedo votar las actas 15 y 27.

Presidente honorable Senador Miguel Amín Escaf:

En consideración las actas, anuncio que se va a cerrar. Queda cerrada. Con la anotación del Senador Feliciano Valencia Medina, que vota negativamente las actas mencionadas. Anuncio que va a cerrarse. Queda cerrada. ¿La aprueba la Comisión?

Secretaria:

Han sido aprobadas las actas.

Presidente honorable Senador Miguel Amín Escaf:

Tiene el uso de la palabra el senador citante Efraín Cepeda Sarabia.

Honorable Senador Efraín Cepeda Sarabia:

Buenos días a los senadores a los citados e invitados; este debate tiene como eje central la problemática de la Ciénaga Grande de Santa Marta, la doble calzada Ciénaga-Barranquilla y finalmente la doble calzada Cartagena- Barranquilla.

Citamos al primer debate de control político en el gobierno anterior, sobre la problemática del humedal de 500.000 hectáreas, reserva de la biosfera, parte de la Convención Ramsar. Se demuestra en cada momento el empobrecimiento de los pobladores, presentamos las cifras del descenso de la pesca en la Ciénaga Grande, que venía hace más de 20 años en 27.000 toneladas, luego se bajó a 3 o 4.000, imagínense lo que ello significa para los pobladores; la depredación del Medio ambiente finalmente impacta es en la población, lo que allí se vive es pobreza extrema.

Luego el 10 de noviembre del 2016, se iniciaban las acciones para visibilizar esta problemática, un grupo de pescadores interpuso una acción de tutela, contra 26 entidades del orden nacional, reclamando ese mínimo vital que se les está arrebatando por varios aspectos, como lo demostraré en el transcurso de esta intervención.

El 09 de febrero del 2017 cité a segundo debate de control político, se llevó a cabo en el municipio de Pueblo Viejo, Magdalena, con la instalación de

una subcomisión encargada de la Ciénaga Grande en esta Comisión de Ordenamiento Territorial, con presencia de la comunidad, todos intervinieron en el debate.

Luego el 7 de junio de 2017 se hizo el tercer debate y se anunció por parte del Gobierno anterior, la creación de una gerencia encargada para poner en marcha las acciones de recuperación de la ciénaga; en ese momento se había pronunciado la Convención Ramsar, había puesto de presente el estado crítico de la Ciénaga, y había pedido la inclusión en el Registro Montró, donde van los cuerpos de agua a nivel internacional que están en estado crítico y en primera instancia, el Ministerio se negó a hacerlo; por eso continuamos con los debates.

El 2 de julio, finalmente luego que pusimos de presente esa necesidad, el Ministerio de Ambiente de la época, decidió incluir a la Ciénaga en ese Registro Montró, los humedales incluidos en el registro tienen la posibilidad de recibir donaciones, apoyos internacionales.

El 19 de febrero del 2018, siendo presidente del Congreso de la República, presenté una acción popular por el desplazamiento medio ambiental en el corregimiento Bocas de Cataca o Aracataca, y el secuestro del río Aracataca. Hicimos una visita a la Ciénaga Grande con la Secretaría General de la Convención Ramsar; entre los sitios que visitamos, fue la desembocadura del río Aracataca, que baja de la sierra Nevada de Santa Marta y desembocaba, otrora en la Ciénaga Grande de Santa Marta, lo que encontramos fue chorrillo de agua en las desembocaduras.

Ese río además daba cuenta del desplazamiento de esa población, las bocas o Trojas de Cataca como lo llaman ellos, tenía 1.000 pobladores, y como se quedó sin agua dulce, los pobladores se fueron retirando y solo había 70. Esa agua dulce y necesaria para ver equilibrio entre agua dulce y salada de la Ciénaga; lo que hemos encontrado son desvíos, en vez de desembocar en la ciénaga Grande, ahora desemboca en fincas de grandes terratenientes, que están regando gratis sus cultivos; están incrementando obscenamente sus utilidades a costa del hambre y la pobreza extrema en que se sume la población.

Luego el 9 de mayo hicimos el cuarto debate, el 15 de septiembre hicimos el quinto debate de control político, pidiendo que se desarrollaran las acciones y pidiendo que las recetas importantes de la Convención Ramsar se aplicaran. Nos fuimos al sexto debate en la ciudad de Santa Marta, allí el ministro Ricardo Lozano rindió un informe de cómo venía o viene aplicando las recomendaciones de la Convención Ramsar, por supuesto lo rendimos con mucha complacencia, se comprometieron 100.000 millones de pesos del Plan Nacional de Desarrollo, se dijo que se destinarían a la Ciénaga Grande. Por primera vez en el Plan Nacional de Desarrollo un grupo de congresistas de la Comisión de Ordenamiento Territorial, región Caribe, pusimos

de presente la necesidad de incluir a la Ciénaga Grande de Santa Marta, con inversiones de 100.000 millones de pesos en lo nacional, que todavía no se ha iniciado, aplazada por la pandemia.

El señor Director de Planeación Nacional, nos ha expresado que en el mes de septiembre se puede adelantar esta inversión, también el departamento del Magdalena está invirtiendo otros 100.000 millones de pesos de las regalías más los recursos del peaje, estamos por primera vez unas inversiones interesantes pero insuficientes todavía. Solicitamos que para el presupuesto del 2021 otra nueva inversión; porque hay que terminar las obras que se inician, fundamentalmente cuerpos de agua dulce, que en un momento dado están colmatados y hay que devolverles ese funcionamiento.

El tema de los box - culvert que ha sido otro logro de esta Comisión, porque los box-culvert eran tierra de nadie, estaban colmatados, no había intercambio de agua dulce y salada; se hizo también una inversión en ese sentido, hay unos box - culvert funcionando. Recordemos que cuando se construyó la carretera, sin esos intercambiadores de agua, se destruyó el mangle, con eso la vida; luego vinieron los box-culvert que comenzaron con el intercambio de agua dulce, agua salada, y comenzó a renacer el Mangle y con ello la vida, la flora y fauna de la Ciénaga.

Finalmente tuvimos un período complejo en que se colmataban los box - culvert, 12 de los 14 municipios circunvecinos, vierten sus aguas servidas a la ciénaga grande con un grave daño depredador también. De manera que aquí la tragedia tiene varias aristas, el robo del agua, la disposición de aguas servidas, entre otros, y el tema de los intercambiadores de agua.

Por eso el 22 de mayo volvimos a citar al séptimo debate, quienes pagan estos delitos ambientales son los pobladores, se desvían los ríos para regar fincas de grandes terratenientes, en concreto, aquí pediría el accionar de las autoridades, no solamente para la destrucción de estos trinchos como los llaman, sino para la judicialización, estuve donde el entonces Fiscal Néstor Humberto Martínez, pidiéndole que avanzaran esos procesos, es la mano de terratenientes que riegan gratis a costa del hambre y la necesidad de los pobladores. Sobrevino la tragedia de Tasajera, fue cuando el país comenzó a mirar que era lo que sucedía; quiero decir que los pobladores de Tasajera, Pueblo Viejo, esos municipios lejos de ser unos delincuentes como algunos han querido decir, son pobladores empobrecidos.

El hambre y la necesidad ahí es tal, 3.000 toneladas sobre 27.000, las faenas de pesca necesitan unas pimpinas de combustible y no hay en Pueblo Viejo una estación de gasolina, es más allí no hay sino un solo colegio y la gente tiene que asistir a Ciénaga. Estos pobladores de Tasajera algunos se dedican a la pesca y otros viven de otra forma del rebusque informal, como la venta de agua, productos en los peajes.

El grupo poblacional se divide entre quienes desarrollan pesca artesanal en la Ciénaga Grande y quienes desarrollan de igual forma la pesca artesanal a mar abierto en el mar caribe; los pescadores tradicionales se valen de canoas o canaletes. Hemos reclamado en este marco proyectos productivos, de un lado la recuperación de la Ciénaga Grande que es la que finalmente le devuelve calidad de vida a su pesca; pero los proyectos productivos son absolutamente necesarios para compensar. Se presenta esa terrible tragedia, 400 muertos, las víctimas salen de la pobreza extrema en que viven.

Luego desarrollamos con el señor Ministro de Ambiente, Ricardo Lozano, una mesa técnica, estando en la mesa técnica recibí varias fotografías; carbón ilegal en la vía parque en la Ciénaga de la tala del mangle, es el doble crimen; miren que aquí no se trata del pequeño campesino que realmente hace un horno y saca un poco de carbón; esto fue una producción casi que industrial, tienen centro de acopio, tienen tractomulas que ahí entran, son fotografías que merecen toda la credibilidad por venir de quien viene; esta denuncia la hicimos en ese comité técnico, creo que aquí hay que adoptar medidas muy fuertes y firmes.

Por ejemplo, también lo expresaba cuando estudiamos el caso del Perú, que recibió un control de carreteras durante 6 meses día y noche, porque realmente quienes transportan este carbón tienen que presentar sus certificados de legalidad, estos no lo pueden presentar, esto va a grandes centros de acopio, algunos que han denunciado me han expresado que en la ciudad de Barranquilla, incluso va carbón de exportación. De manera que aquí lo que pedimos es que no se persiga al pequeño campesino que produce, tiene un horno, por supuesto hay que estimularlo y darle proyectos productivos; lo que hay es una gran mafia que contribuye a la depredación de la ciénaga grande de Santa Marta.

Terminando el tema de la Ciénaga Grande, vamos a pasar por el tema de la doble calzada, Ciénaga-Barranquilla. Debo recordarle al gobierno nacional y a todos los asistentes, que el gobierno nos presentó en el Plan Nacional de Desarrollo una alternativa diferente a la doble calzada Ciénaga- Barranquilla; nos presentó una vía que iba por debajo de la Ciénaga Grande, que comunicaba por debajo de la altura de Fundación, lo que son 40 kilómetros entre ciénaga y Barranquilla, lo convertían algo así como 100 o 120 kilómetros. A eso se opuso la bancada caribe, además porque la afectación ambiental sin duda en la Ciénaga Grande iba a acentuar realmente esas necesidades, porque al bordear la Ciénaga Grande sin duda ahí había sitios como lo demostramos en algún debate, en que el paso de agua dulce se cortaba por la banca de la carretera.

Fueron varios debates y foros, algunos de esos foros en Santa Marta, otros en Cartagena, Barranquilla, debates en Bogotá, y finalmente la bancada Caribe, logró que se incluyera la doble calzada Ciénaga-Barranquilla, allí se inició el proceso, porque en la doble calzada y en los debates

anteriores veníamos reclamando un respeto al medio ambiente, debía haber viaductos; porque por la erosión costera, la banca de la carretera en 3 puntos, entre ellos el kilómetro 19, 24 y 28, está a punto de colapsar; el kilómetro 19 ha recibido inversiones ingentes que duran poco tiempo, una de ellas de 30.000 millones, la última de 12, 15.000 millones.

De manera que en cualquier momento se rompe la banca de la carretera con gravísima afectación para el país entero, este no es un problema del caribe colombiano, este es un problema del país; esa carretera enmarcada en una vía estratégica nacional, que además contribuye no solamente para conectar al interior del país sino a los 3 puertos más importantes: Santa Marta-Barranquilla-Cartagena. De manera que la ruptura de la banca de la carretera en estos momentos tan difíciles en que la tasa de desempleo nos golpea, que el crecimiento económico es negativo puede llegar hasta entre el 5½ y 7½ %, en estos momentos necesitamos el aparato productivo, moviéndose todo y la posibilidad de las comunicaciones.

Por eso debo destacar que finalmente la ministra Ángela María Orozco, logró conseguir 700.000 millones de pesos que son destinados a la obra pública de los viaductos; el resto de la vía será por concesión; esa concesión está a cargo del departamento del Magdalena.

Por eso es muy importante la presencia hoy del delegado del señor gobernador del Magdalena y ex alcalde de Santa Marta, Rafael Martínez, para examinar porque en momentos en que ya se anuncia la apertura de esa licitación, a finales de este año el inicio de obras en el primer trimestre del 2020, sin duda se hace necesario comenzar a revisar el tema de la concesión, o si la nación la asume.

Aquí en el presupuesto General de la Nación 2021, concluir que esta doble calzada es absolutamente necesaria, estratégica, creo que son 14.000 vehículos diarios, el alto índice de accidentalidad, lentitud en el transporte, lo cual impacta los costos de la movilización de esa carga, porque es una carretera fundamentalmente, casi el 90% de carga de tráfico pesado. Por eso luego de la culminación del puente Pumarejo, nos adentramos ahora a los 700.000 millones de pesos en los viaductos, nos restaría la concesión, para poder culminar la vía.

Desde el Plan de Desarrollo anterior, se viene ejecutando también la variante de Ciénaga, con problemas de compra de predios, por eso ha sido muy lenta, pero la variante de Ciénaga se viene ejecutando, este es uno de los temas que también hay que destacar, porque tiene estas aristas esa carretera, pero es absolutamente necesaria. Habíamos mencionado los 40 kilómetros, cómo se van a acometer, si el departamento del Magdalena, señor delegado del gobernador, Rafael Martínez está dispuesto a ampliar la concesión, los predios están dispuestos a devolverle a la nación, para que sea la ANI la que la desarrolle.

El gobernador Carlos Caicedo me había confirmado, es una decisión que usted debe tomar, bienvenido en una obra tan importante, que no solamente nos une al Atlántico y Magdalena, sino al Caribe colombiano y gran parte del país.

Creo que allí culminamos la doble calzada Ciénaga - Barranquilla que va andando, la inversión en el puente sobre el río Magdalena es importante, la consecución de los 700.000 millones de pesos de los viaductos, ahora los 40 kilómetros restantes, que estarían por definición, para que lo haga el gobernador y el gobierno nacional, podemos acariciar esa posibilidad de tener prontamente esas obras.

La Ministra de Transporte expresó que en la fase constructiva de estos viaductos, se podrían generar unos 4.000 empleos; para generarse estos 4.000 empleos, quiero proponer una alianza urgente con el Sena; para que el Sena comience a dictar las capacitaciones, para que no vivamos la tragedia que a veces nos pasa en los municipios de Colombia, que ahí se asientan unas industrias o se hacen algunas obras, si no se encuentra la mano de obra adecuada y hay que traerla de otros sectores del país. Esa mano de obra tiene que ser de allí de los pobladores circunvecinos, que mitiguen la pobreza extrema de los pobladores de alrededor de la Ciénaga Grande; esa pobreza extrema que el país apenas acaba de conocer con la tragedia de Tasajera allí tiene que estar la acción del Estado.

Otro tema es la doble calzada Cartagena-Barranquilla, que se ha venido ejecutando a paso lento, la última obra inaugurada fueron unos imponentes viaductos sobre la Ciénaga de la Virgen, ahora se viene adelantando una obra de 12½ kilómetros por obra pública; otro tema que quiero ponerlo sobre la mesa, es la compra de predios, tenemos que avanzar en ello y en normatividad, porque se convierte en una gran dificultad, como lo acabo de mencionar en la variante de Ciénaga; una gran dificultad, por ejemplo para culminar esta obra cuyo costo es alrededor de 160.000 millones de pesos los 12 kilómetros, se ha ido casi que el 50% en compra de predios. Creo en la necesidad de pagar los predios a precios justos, pero muchas veces se utilizan artimañas para incrementar ese valor, que sin duda hace que tengamos mucha lentitud con la ejecución de la obra, como estos 12 kilómetros.

También dentro del plan tenemos que encontrar para el presupuesto del año entrante, el gobierno nacional incluyó para este año 20.000 millones de pesos, siendo que son obras que se vienen ejecutando no sé a qué ritmo por la pandemia, pero se vienen ejecutando para culminar la obra. Entendemos que falta para incluir interventoría, etc., unos 40.000 millones de pesos, también incluir en el presupuesto del 2021. Con esos 40.000 millones se inauguran 12 kilómetros lo cual va a contribuir muy positivamente a la movilidad de esa importante arteria.

Además, señor presidente de la ANI, doctor Manuel Felipe Gutiérrez, en una reunión anterior

que sostuvimos con usted y con la ministra Ángela María, por la plataforma zoom, se abrigaba la posibilidad de ampliar la concesión, que ha sido asumida por ISA, legalmente puede haber una ampliación hasta del 20%; usted nos precisará con ese 20% cuántos kilómetros podían ser. Pero en ese 20% podrían ser 14 o 15 kilómetros, tendríamos 27 a 30 kilómetros para inaugurar prontamente y seguir el accionar, para que también tengamos esas dobles calzadas que tienen muchas ventajas, no solamente para la movilidad, sino para la generación de empleo y el impulso del sector turístico.

Así como va esa doble calzada, hay una serie de centros turísticos, viviendas de ese mismo corte, que se han construido, y que vienen generando empleo, traen turistas nacionales e internacionales; ahí hay generación de empleo adelantando esa carretera, en la construcción de hoteles, proyectos turísticos, de la mano de la conectividad absolutamente necesaria y de las dobles calzadas que el país viene teniendo un rezago de hace muchos años, estamos tratando de ponernos a tono, pero que en el concierto internacional y latinoamericano todavía estamos deficitarios. Ahí hay unos temas de erosión, que seguramente mencionarán que están en las preguntas de la ANI.

Son 3 temas, hay que ejercer unos cronogramas de las diferentes acciones, fundamentalmente para el caso de Ciénaga-Barranquilla, establecer una mesa permanente de seguimiento, que sesione cada semana, cada 10 o 15 días, para mirar el avance y los compromisos, quiero pedir que en esta mesa tengan asiento los gremios económicos, como los gremios que están aquí presentes, estemos un grupo de Senadores de la Comisión de Ordenamiento Territorial, el Ministro de transporte, la ANI, Invías, al señor Ministro de Ambiente, o la ANLA, porque sin duda tiene que ver también con esta importante obra con muchos temas de carácter ambiental.

De manera que son 3 temas muy sensibles para el país y para el Caribe colombiano: uno, reserva de la biosfera, la Ciénaga Grande, la Convención Ramsar, hoy la depredación y las manos criminales han acentuado la pobreza extrema. El otro, la doble calzada, que va a dinamizar el empleo, la industria, los puertos, va a dinamizar la conexión de la costa con el interior del país. La otra, la Cartagena-Barranquilla, sin duda que tiene una serie de grandes ventajas, entre ellas la de generación de empleo, del turismo, en los proyectos que se están realizando.

Presidente honorable Senador Miguel Amín Escaf:

Tiene la palabra la Gobernadora del Atlántico, doctora Elsa Noguera de la Espriella.

Gobernadora del Atlántico, doctora Elsa Noguera:

Ese ha sido como el gran sueño caribe, que es la verdadera integración entre los departamentos, especialmente entre Santa Marta, Barranquilla y Cartagena; hemos avanzado en estos últimos años como nunca. Quisiéramos aprovechar que nos

encontramos en un momento en que las obras y el gasto público, resultan fundamentales para generar esas oportunidades de empleo y emprendimiento, que hoy se requieren producto de la gran recesión económica, debido a la pandemia.

Creo que el Senador Cepeda fue muy claro en los temas ambientales, en lo que se refiere a la vía Ciénaga-Barranquilla, creo que ahí deberíamos avanzar sobre todo en estos estudios, principalmente en lo que es Cartagena, consideramos que está mucho más fácil de Cartagena al Atlántico son más o menos 110 kilómetros, de los cuales 60 están en el atlántico, 50 en Bolívar; de los 60 comprende el Atlántico, hay 30 en doble calzada, de esos 30 incluso se incluyen los 7 que ya están en ejecución por parte del Invías.

Recuerdo que en su momento se habían contratado esos 12 kilómetros que faltaban porque no se podían adicionar enseguida a la concesión ya que era una concesión nueva. Lo que se podía adicionar a la concesión, lo que quedaba pendiente se financió con obra pública. Obviamente esos presupuestos con el pasar del tiempo, se han desfasado especialmente porque la adquisición de predios es realmente y ha sido costosa; hoy va a ser cada vez más costosa. Si algo ha dejado la pandemia, por lo menos en el Atlántico, es que hoy todo el mundo está mirando una alternativa de una segunda vivienda, precisamente en esa zona costera que comprende Tubará, Juan de Acosta, Pío, incluso Puerto Colombia.

Se contrataron por parte del Invías 12 kilómetros; esos 12 kilómetros a pesar que hay 7 kilómetros listos, existe un conflicto entre la ANI y no se sabe quién va tomar esas obras, porque gran parte de la doble calzada de la carretera está a cargo de la ANI, pero como estas son unas obras que hizo el Invías, existe un conflicto, mucho dolor ver que tenemos 7 kilómetros listos hace meses, no lo podemos disfrutar; pero quedarían pendientes 5 kilómetros de los cuales, entiendo hay financiación para dos kilómetros, quedan pendientes 3 kilómetros.

Es necesario terminar los 12 kilómetros, resolver el problema que existe en los 7 kilómetros y ponerlos al servicio de la comunidad, se encuentra lista la obra y no la podemos utilizar los atlanticenses. Cuántos kilómetros adicionales se podrían adicionar, esto permitiría activar una obra pública que no le cuesta al gobierno, claramente tenemos que ver de qué manera vamos conectando Barranquilla y Cartagena en la doble calzada.

Por el lado de Barranquilla y Santa Marta, o Ciénaga, no podemos seguir aplazándolo, siempre están ahí unos temas ambientales, pongámonos de acuerdo, cuál debe ser la ruta, de ahí en adelante, empezar a buscar cómo podría ser esa financiación. Siempre quedamos con el problema ambiental, es poco lo que se avanza en la solución de esa interconexión regional.

Presidente honorable Senador Miguel Amín Escaf:

Tiene el uso de la palabra el director de la Cámara Ejecutiva de Infraestructura de la Costa, doctor Héctor Carbonell.

Director de la Cámara Ejecutiva de Infraestructura de la Costa, doctor Héctor Carbonell:

Es una oportunidad que el gobierno nacional haya incluido dentro de sus 22 corredores viales anunciados por el director del Invías, nuestro viaducto que es necesario, definitivamente consideramos que la fórmula perfecta debe ser la inversión por parte del Estado y la construcción de la doble calzada. La inversión por parte del Estado para los viaductos, y la doble calzada por parte del actual concesionario, en ese sentido está la fórmula lista para poder avanzar en ese tema.

Con relación a la vía Cartagena-Barranquilla, me gustaría resaltar dos puntos. 1, la construcción del nuevo aeropuerto de Bayunca, una concesión que va a generar definitivamente un tráfico importante en esa vía; además que puede convertirse en un aeropuerto que le haga competencia a Panamá. En ese orden de ideas, esas vías deben tener cuanto antes esa doble calzada terminada; al mismo tiempo en el plan de desarrollo que la señora gobernadora ha venido impulsando en lo que tiene que ver con el turismo en el departamento del Atlántico.

Presidente honorable Senador Miguel Amín Escaf:

Tiene el uso de la palabra el doctor Ricardo Plata, presidente del Comité Intergremial del Atlántico.

Presidente del Comité Intergremial del Atlántico, doctor Ricardo Plata:

Nuestra primera reflexión es que la vía Barranquilla- Ciénaga es la más nacional de las vías que entran y salen de Barranquilla, por dos razones, tanto para nosotros como para Santa Marta. Barranquilla tiene 3 vías que la comunican con el oriente del país; pero tiene solamente una yugular que la comunica con el oriente del país. Tiene tres vías que la comunican con el occidente, o sea con la izquierda en el mapa del Río Magdalena, en cambio tiene una sola con el Magdalena, La Guajira, el Cesar, los Santanderes, el Altiplano Cundiboyacense, es el 50% de la economía del país.

Además, ahí está el parque Isla de Salamanca, que es un parque nacional; está la erosión costera, que es un problema de índole nacional, algo parecido pasa con Santa Marta, tiene hacia el oriente del país una carretera que lo comunica con la Guajira y el Cesar, otra carretera que lo comunica con Valledupar y el resto del Cesar; otra carretera que lo comunica con los Santanderes y una sola que la comunica con los otros dos puertos del caribe y con el occidente del país, es una vía muy estratégica, además insegura y con mucha accidentalidad; con el riesgo enorme que siendo tan estratégica, la erosión costera la amenaza.

Es muy importante tener unas mesas de trabajo permanente con el Ministerio, el Invías, la ANI, con los entes de control, es necesario y conveniente para hacerle seguimiento serio, oportuno y permanente, en lo que se va avanzando, sortear las dificultades que siempre son de distintas índoles, financiera, de

negociaciones, de predios, etc. Y todos los obstáculos que tiene cualquier proyecto de esta envergadura.

Entonces estamos listos como parte de esta reactivación nacional resucitar muchos sectores y recuperarlos, arranquemos con este proyecto a través de la combinación de Invías con presupuesto nacional para los viaductos, y de una ampliación de la construcción actual. Si fuese viable el incluir toda la vía completa en las autopistas 5G. Por otro lado, con la carretera a Cartagena, esos 12 kilómetros están terminados y podrían ponerse a funcionar mientras se acaban de resolver los problemas que hay con algunos predios, no es lógico que, si tenemos 5 kilómetros por un lado y tres por el otro lado y otros dos más adelante, no se pongan a funcionar ninguno, por el hecho de que haya unos obstáculos allí.

Segundo, es el momento de planear con los nuevos propietarios de la concesión, su ampliación, el ver cómo resolvemos los 50 kilómetros a través del concesionario de doble calzada que le faltan a esa vía, que nos parece crucial, momento en el cual esperamos que por fin encontremos la figura financiera y jurídica, para eliminar el peaje de Papiros, que trae toda suerte de problemas; ambientales, de tráfico, seguridad, comunicación, expansión del territorio en el Plan de Ordenamiento Territorial para la ciudad de Barranquilla.

Presidente honorable Senador Miguel Amín Escaf:

Tiene el uso de la palabra el doctor Carlos Caicedo, Gobernador del Magdalena.

Gobernador del Magdalena, doctor Carlos Caicedo:

Precisamente el Senador Cepeda presentaba distintos componentes de la realidad de la Ciénaga Grande, se vuelven elementos necesarios de contexto, para las decisiones que deben tomarse en materia de desarrollo social, económico y del desarrollo tan necesarias, infraestructuras viales. El primero de estos tiene que ver con la situación ambiental de este ecosistema de casi 500.000 hectáreas, protegidas por el Convenio suscrito en Irán, Ramsar, precisamente la precariedad en el cumplimiento de esos compromisos.

El hecho de que muchos actores intenten sacar provecho de esta situación crítica pone de presente la necesidad de un plan de protección especial sobre la Ciénaga Grande de Santa Marta, de carácter efectivo. Ciertamente hay quienes han aprovechado los fenómenos del cambio climático, la crisis ambiental y las posiciones dominantes y demás, para hacerse a más tierra que al control del agua; lo que él mostraba es una realidad que la autoridad ambiental del orden Departamental no ha intervenido con decisión.

Se necesita una estrategia de distintos organismos de seguridad del Estado, de la Fiscalía, por supuesto del Sistema Nacional Ambiental para que se intervenga y se ponga el control consuetudinario y permanente que intentan hacer algunos particulares del agua, y sacar provecho de ese proceso de

certificación, afectación, secamiento, del espejo lagunar del humedal.

Esto es un asunto que no espera y esperamos que la Fiscalía, la Procuraduría, por supuesto las autoridades ambientales del orden nacional, intervengan para que haya efectividad en la actuación y en la corporación ambiental, y se acompañe a las autoridades territoriales de orden nacional intervengan, para que haya efectividad en la actuación de la Corporación ambiental, y se acompañe a las autoridades territoriales, porque evidentemente que ahí estamos hablando del tema de competencia y jurisdicción, en la que algunos no podemos extralimitarnos, pero tenemos toda la disposición de acompañar políticamente lo que haya que hacer, para que se resuelva este problema, que es uno de los elementos que afectan las islas.

De otra parte la construcción de la carretera, el número insuficiente de box culvert, la afectación, el intercambio de agua de este sistema que tiene un equilibrio crítico entre agua dulce y salada, salobre, para la supervivencia de los mangles y de toda la flora, por supuesto de la fauna silvestre de este humedal único en América, de suerte que aquí lo que se vaya a hacer en materia de intervención infraestructural, tiene que prever los posibles impactos ambientales que seguramente la construcción de la carretera anterior no previó.

Adicionalmente hay una realidad social que no se puede seguir desconociendo o mencionando simplemente cómo elementos de contexto, sobre el cual no se interviene, la pobreza. Este departamento es el 4° en pobreza monetaria, y el 7° en pobreza multidimensional; esto no tiene una correlación entre la falta de disposición de recursos de la precariedad en la biodiversidad o las ofertas hídricas, sino es un problema de gestión histórica, de planeación, y de transparencia; esto debe resolverse.

Estamos hablando de cerca de 185.000 personas entre Ciénaga, Pueblo Viejo y Sitio Nuevo, para solo mencionar 3 de 10 municipios que están, sobre todo, alrededor de la Ciénaga, de 30 municipios del Departamento del Magdalena, ahí hay 185.000 personas; 124.000 en Ciénaga, 32.000 en Pueblo Viejo y 29.000 en Sitio Nuevo.

La mayor parte de los habitantes del municipio de Pueblo Viejo, están en el corredor vial; es lo que barranquilleros y samarios, en tránsito a Barranquilla, o en general todos los colombianos que transitan por ese eje vial, ven con dolor en el alma, es la pobreza acumulada que se expresa en vivienda precarias, en la informalidad de prácticamente la totalidad de la población, cerca del 95% en la ausencia de ofertas educativas, que le den oportunidad a la juventud; ahí en esta zona tenemos entre ciénaga un 7.3% de analfabetismo; en Pueblo Viejo un 14.8% y en Sitio Nuevo, 18.9% casi el 19% de la población en situación de analfabetismo.

Es en Sitio Nuevo donde están ubicados los pueblos palafíticos que se muestran en emblemáticas fotos, inclusive turísticas del país, pero realmente

viven en una situación ni siquiera de pobreza, sino de miseria, la mayor parte de los jóvenes no tienen acceso a la educación superior, no llegan al 1% los jóvenes de sitio Nuevo, Pueblo Viejo, que pueden ir a la universidad. En Ciénaga un 2.8%, ya que existe una institución que es el Infotec, que presta sus servicios; es decir, tenemos un gran desafío para darle oportunidad a la juventud, me he referido a ellos porque el Senador Cepeda hizo alusión a un drama y me gusta la sensibilidad de un Senador de su nivel y trayectoria, en relación a este problema de Pueblo Viejo.

Por qué muchos ciudadanos y algunos políticos salieron a calificar la situación que ocurrió, como simplemente la consecuencia de quienes van a robarse un combustible; el hecho de que las personas particularmente jóvenes de 16, 17, 18, 20 años se inmolaron, para ir a buscar que podían aprovechar de ese siniestro accidente; como ocurre permanentemente en la vía, porque la gente vive literalmente del rebusque; no tienen como pagar ni siquiera la factura del servicio de energía; entonces lo que hay constantemente, son la suspensión del servicio, apagones consuetudinarios que llevan a que los ciudadanos bloqueen la vía, claro, se presentan ante el país como ciudadanos conflictivos que siempre están bloqueando la vía; pero lo que están es buscando como sobrevivir de alguna manera, esto obviamente es una bomba social, porque no hay oportunidades.

Ni se diga la precariedad de la vivienda, el departamento del Magdalena está entre los 5 departamentos de los 32 del país, con peores condiciones en su vivienda, casi la mitad de las viviendas del Magdalena son viviendas precarias y estamos hablando que la mayor parte de las viviendas que están en ese corredor vial, también lo son así. De manera que cualquier proyecto que vayamos a considerar, tiene necesariamente que involucrar estas variables de carácter ambiental y de tipo social, necesariamente de carácter productivo, porque estamos hablando que, si la mayor parte de la población viene de la informalidad, la que no está dedicada a la pesca, que tiene problemas en distintos momentos del año, por la falta de oxígeno que tiene el espejo lagunar. Es decir, si van haciendo trinchos controlando el agua que viene de los ríos de la Sierra. Si por el otro lado hay problemas de sedimentación en los caños que alimentan la ciénaga, conectados con el río Magdalena, este es un delta del río Magdalena, es la antigua desembocadura del río en tiempos pretéritos o prehistóricos. Si a estos se le agregan los problemas de intercambio de agua salada como el mar caribe, por las dificultades que hubo en la construcción de la infraestructura de intercambios; es decir, del *box culvert*, evidentemente estos llevan a que estemos ante una situación de carácter ambiental, que demanda una estrategia integral.

Se han aprobado algunos proyectos, casualmente un proyecto cerca de 82.000 millones de pesos, en varias intervenciones en caños que nosotros hemos objetado, porque nos parece que estos proyectos

adolecían de licencias ambientales y de los estudios necesarios, 86.000 millones para ser exactos, los hemos dejado sentados en el OCAD desde que estábamos elegidos, mas no posesionado, porque estos corrieron a aprobarlo con posterioridad a los resultados electorales lo que nos generó suspicacia. 86.000 millones de los recursos de regalías de un departamento en pobreza extrema, buena parte de su población o en pobreza multidimensional, cerca de la mitad de su gente.

Sin embargo, se aprobaron, así atropelladamente se argumentaba que venían siendo estudiados; sin embargo, no presentaron las correspondientes licencias ambientales, estamos hablando de un santuario de flora y fauna que hacen parte del sistema nacional de parques nacionales naturales, dirigido por la propia Dirección de parques y el Ministerio del Medio Ambiente se pronunció recientemente. De manera que nosotros hemos corrido traslado al OCAD de regalía regional y a los Organismos de Control, para que sobre este proyecto se investigue. Porque lo que está dicho en ese estudio es que con estas obras se pondría en peligro la Ciénaga Grande de Santa Marta.

Es decir, que en determinadas épocas del año, lo que podría haber es un vaciamiento del agua de la Ciénaga por cuenta de los canales o en las épocas de invierno, el agregado de más agua, rompiendo el equilibrio. Esto lo tiene que determinar son los expertos, no los gobiernos o los sectores políticos, nos corresponde a nosotros es básicamente prender las alarmas y dejar también sentadas las constancias, para que si hay un daño ambiental, no se cierren procesos sobre nosotros, investigaciones por no haber dicho nada.

A nosotros nos parece que es una suma muy importante de recursos de las regalías que le corresponden al departamento del Magdalena, para dragar, simplemente sacar sedimentos o colocar en mejor estado, se faciliten las condiciones de recuperación del ecosistema y no que los vayan a deteriorar. Hay que tener mucho cuidado, nosotros no hemos podido coordinar con la corporación, no tanto nuestra voluntad, porque evidentemente parece que algunas personas no han olvidado que ya las elecciones pasaron el 27 de octubre del año pasado.

Volviendo a nuestro tema, este drama de más de 45 ciudadanos que fallecieron, de 80 que se quemaron, lo que nos indica es que algo tenemos que hacer, quisiera proponerles a ustedes una mesa que nos ayude a liderar esta Comisión que tanto se ha preocupado. Debo hacer el reconocimiento al Senador Cepeda, ciertamente lo he visto preocupado durante varios años, ha estado muy inquieto sobre esta realidad, evidentemente queremos que aquí se tiene que desarrollar es una política pública, sobre la ciénaga grande de Santa Marta. Una política pública que inclusive implique un documento Conpes, que articule un plan de inversión del Estado a nivel nacional, departamental y de los municipios; que articulemos todas las agendas de todas las agencias que intervienen.

Adicionalmente hay actores privados que también quieren participar, esta Ciénaga tiene su riqueza biodiversa, y cultural. Esto ha sido epicentro de una extraordinaria historia musical asociada a la cumbia que se baila en los carnavales de Barranquilla, se alimenta de todas estas expresiones folclóricas del Magdalena donde nació la cumbia, desde el sur del departamento, Banco, Plato, Ciénaga y todos estos territorios anfibios de las riberas de la Ciénaga, o los pueblos que están inclusive en medio de la Ciénaga. Los pueblos palafíticos, que también han sufrido la violencia, no solamente en materia socioeconómica, sino contra su vida; recordemos las masacres de los grupos paramilitares; aún inclusive visitando los pueblos palafíticos, hay obras que se plantearon con ocasión de la ley de víctimas que están inconclusas honorables Senadores.

De manera que todavía hay una agenda social de leyes que han amparado buena parte de la población, están incumplidas. De manera que quisiésemos plantear una mesa para definir una agenda de carácter estratégico con una política pública, que se eleve a documento Conpes como mínimo, y articule para los próximos años la inversión en distintos campos, para la recuperación de este ecosistema estratégico para Colombia y el mundo. En segundo lugar, de intervención social con programas, en particular para los jóvenes en materia educativa, salud, saneamiento básico; temas de cobertura, acueducto y alcantarillado, son también dramáticos.

Permítame simplemente dar unos datos para que quede como constancia en esta sesión, en el caso del alcantarillado de Ciénaga, estamos hablando que la cobertura rural es de apenas el 2.99%, en el caso de Pueblo Viejo del 1% y en el caso de Sitio Nuevo del 0.29%, estamos hablando del alcantarillado rural. Del alcantarillado urbano, en Ciénaga, la segunda ciudad más grande el Magdalena, es de 70%, en tanto que en Pueblo Viejo el alcantarillado, es decir, en la cabecera de Pueblo Viejo y los corregimientos, están en el corredor vial que debíamos intervenir, es de apenas el 3.27%, de manera que todas las aguas servidas se van arrojando a las calles, al mar o a la ciénaga. En el caso de Sitio Nuevo es del 1.94%, no hay ningún tipo de saneamiento básico en los pueblos.

En el caso de pueblo Viejo, el acueducto es del 19.8% un proyecto que se hizo en administraciones pasadas, que todavía nos toca a nosotros ver cómo lo resolvemos, en el caso de Sitio Nuevo, se dice que el 88%, pero es un agua que no es apta para el consumo humano, es decir, aquí tenemos problemas asociados a la calidad de la vivienda; estamos hablando de cerca casi del 80% de las viviendas, en algunos casos hasta el 90% la zona de Tasajera; Palmira, la Isla y Pueblo Viejo en menor medida sobre el eje vial.

En segundo lugar, los pueblos palafíticos, estamos hablando de agua, alcantarillado, de los temas educativos; este drama de Tasajera también puso de manifiesto la precariedad de nuestros hospitales. Nosotros acabamos de instalar 14 camas

UCI en Ciénaga en el hospital de segundo nivel, estamos elevando a tercer nivel. Pueblo Viejo tiene un hospital de primer nivel que parece realmente un puesto de salud; también tenemos el compromiso de hacerlo nuevo, pero solo nosotros no podemos con un departamento.

En la Ley 550 que aun sale de ello con cerca de un billón de pesos de pasivos del fondo del magisterio y de orden prestacional del resto de los empleados y de distintos actores que reclaman por fuera de la ley de quiebras y con un departamento que no tiene fuentes de ingreso distintas que los clásicos impuestos del tabaco y el licor, porque aquí ni siquiera hay una industria licorera, una empresa de apuestas y lotería o empresas industriales y comerciales del Estado.

Tenemos un gran desafío, pedimos que todos ustedes nos acompañen en la recuperación del departamento; esto lo hemos planeado en nuestro plan de desarrollo, Magdalena renace en esas 4 revoluciones hay apuesta en materia de la revolución de la equidad, en materia educativa, de salud, cultura y deporte; en materia de la revolución del hábitat y del agua; apuestas en mejoramiento de vivienda, en particular para Tasajera, agua para distintos municipios y para temas de saneamiento básico además de recuperación de ecosistemas; la revolución del empleo y la productividad, asociado a la agricultura y al turismo cultural y natural.

Aquí podría haber una gran oportunidad para todas las comunidades, además en torno a la pesca y a la pesquería; es decir, la industrialización de los procesos pesqueros, porque simplemente es una pesca del día a día, de subsistencia y de pan coger, a pesar de la gran cantidad de peces que se recogen, no hay cómo conservar, procesar, transformar y comercializar. Aquí tenemos también un proyecto muy importante, lastimosamente estos municipios a pesar de haber sido afectados por la violencia de los grupos armados, las masacres de los paramilitares no fueron incluidos en los municipios PDET, que hubiese sido muy importante que se incluyera a Pueblo Viejo, Sitio Nuevo y a la Zona Bananera, porque estos son los municipios que tienen la mayor extensión sobre la Ciénaga Grande, con estos programas muy seguramente las comunidades sí van a tener algún tipo de revisión por la que han estado esperando por años.

En el tema que tiene que ver con las vías; hay que hacer la vía de los 40 kilómetros que están planteados y tienen que hacerlo una alianza pública privada, nosotros nos manifestamos defensores de la intervención del Estado en la mayor parte de los ámbitos sociales, inclusive de la seguridad alimentaria en el abastecimiento del acueducto, alcantarillado, de la educación y la salud.

Pero la construcción de infraestructuras viales es clara, que el presupuesto público de la Nación no alcanza para todo el desafío que tenemos por delante en vías de 4 generación o vías terciarias y secundarias; por tanto, creemos que aquí evidentemente tiene que operar esta alianza entre el Estado y los privados

para la construcción de unas vías, obviamente que respeten todos los estudios de carácter ambiental y de impacto social, que tienen que adelantarse.

De manera que en ese orden de días, los 3 kilómetros del viaducto sobre el eje del kilómetro 28 teniendo como epicentro ese kilómetro y de los 5 kilómetros, teniendo como epicentro el kilómetro 19, que es donde más ha avanzado la erosión costera, es decir, estamos hablando de 8 kilómetros, debería hacerlo la nación con los recursos que se han incorporado al Plan Nacional de Desarrollo por todos los debates que sobre este particular se han hecho y lo que aquí han mencionado los Congresistas, por su propio impulso y compromiso y muy seguramente por la disposición que tenga sobre este particular el gobierno nacional. Estos dos viaductos son fundamentales, para que se pueda construir los nuevos carriles.

Nosotros hemos recibido la prefactibilidad y obviamente en la medida en que estudiemos la misma, le demos viabilidad, deberíamos ir a la fase de factibilidad. No simplemente hay que hacer devolución de la vía a la nación, lo que hay que hacer es la entrega a la nación de esos tramos comprendidos alrededor del kilómetro 28 y del 19; es decir, sobre esos tramos, haríamos una devolución de la concesión, para que la nación pudiera hacer la ejecución, y lo restante operaría bajo este sistema de alianza público-privada, en el que estamos en la fase de prefactibilidad. Con la terminación de los estudios que adelanta la Agencia Nacional de Infraestructura, Invías o el gobierno nacional. Nos han anunciado por la ANI y por Invías que se debería terminar los estudios de los viaductos hacia diciembre, esperaríamos que el próximo año correspondiente a apropiación, el gobierno nacional adelante la licitación.

Estamos listos para coordinar lo que sea pertinente. Es muy importante que los trabajadores que vayan a prestar sus servicios en esa obra, ojalá sean escogidos mayoritariamente de Sitio Nuevo, Pueblo Viejo y de Ciénaga, para empezar un proceso de capacitación, inclusive los profesionales que se requieran para la ejecución de este importante proyecto, que debe generar empleo a la zona. Así que esta vía es muy importante para Colombia, para el departamento y debe ser no solamente importante para la economía, para los procesos logísticos de carga, para la comercialización de productos a través del corredor vial, sino que tiene que ser también importante la recuperación de este ecosistema de alto valor estratégico para Colombia, la Ciénaga Grande y el parque vía Salamanca.

Igualmente debe permitir oportunidades en materia social, productiva, económica, asociado al turismo, a la comercialización de la pesca industrializada y a la agricultura en las zonas que sean viable adelantarla, para que con criterios de conservación estos ecosistemas puedan seguir existiendo para las próximas generaciones.

Presidente honorable Senador Miguel Amín Escaf:

Tiene el uso de la palabra el doctor Alberto Vives, gerente seccional Atlántico y Magdalena, de la Asociación Nacional de Industriales, ANDI.

Doctor Alberto Vives, Gerente Seccional Atlántico y Magdalena, de la Asociación Nacional de Industriales (ANDI):

Quisiera insistir en dos puntos; importante la culminación de la vía Cartagena-Barranquilla, lo que falta es muy poco, conseguir los recursos económicos por parte del Inviás para la culminación de los 12 kilómetros que están en marcha, conseguir igualmente una adecuación adicional para los 50 kilómetros que harían falta. Esta es una vía que tiene un desarrollo bien interesante de proyectos turísticos, que tanto para el departamento del Atlántico como para el departamento de Bolívar y como para el país, puede terminar convirtiéndose en una zona de expansión turística del país.

Con respecto a la Vía Ciénaga-Barranquilla, es necesaria la intervención de esos viaductos en los diferentes puntos que ya se han mencionado; ha habido una manifestación expresa en los medios de comunicación por parte de la señora ministra, que esas obras se adelantarían a partir de este segundo semestre; entiendo naturalmente que la situación del Covid-19 ha ido dilatando las cosas. Lo primero que quisiera insistir ahí, es que tratáramos de adelantar estas obras lo más pronto posible, tratemos de avanzar con esos estudios, y podamos acometer estas obras.

Igualmente quiero hacer un llamado de atención, muy particular frente a la mención del Senador Efraín Cepeda con respecto a lo que ha sucedido tanto en Sitio Nuevo como en Pueblo Viejo y Tasajera recientemente; es que definitivamente considero que ahí tenemos no solamente una oportunidad, sino una responsabilidad muy grande desde la Gobernación del Departamento del Magdalena, desde el Gobierno nacional, del Senado de la República y del sector empresarial; todos en la región tenemos una responsabilidad muy grande con esa cantidad de familias que viven allí. Tenemos que buscar la manera de tener una acción integral; un Plan de Desarrollo Integral para esas poblaciones, para lograr erradicar la miseria y la pobreza que hay en esas zonas.

Esta es una vía de la mayor importancia, porque se ha convertido en un eje de unión para unir a la Guajira, el Cesar, Magdalena, Atlántico, y los Santanderes con Barranquilla, es la columna vertebral de la logística y la columna vertebral del aprovisionamiento de insumos en el caribe colombiano. Barranquilla se ha ido convirtiendo en la ciudad proveedora de todos los demás departamentos de la región caribe. Entonces es de sustancial necesidad, acometer no solamente los viaductos que ya están anunciados por el gobierno nacional, sino que es importante también hacer la ampliación de la doble calzada por parte del concesionario.

Presidente honorable Senador Miguel Amín Escaf:

Tiene el uso de la palabra el presidente del Puerto de Barranquilla y presidente del Consejo Directivo del Comité, doctor René Puche.

Doctor René Puche, Presidente del Puerto de Barranquilla y Presidente del Consejo Directivo del Comité:

Es importante esta vía para el desarrollo económico, no solamente del Atlántico y del Magdalena, sino de la región caribe; es un corredor logístico que mejora indiscutiblemente la competitividad de esta región, hay que reiterar el avance que tiene esta vía para todo lo que es generación económica, generación de empleo, lo cual da muchísima más seguridad inclusive ambiental para todos, porque es una vía que va a cumplir con todas las prerrogativas. El gobierno ha dado un gran paso, es importante aceptar el reto de construir los viaductos con dinero del gobierno.

Quisiera cerrar con una propuesta, que se realice o se convoque a una mesa de trabajo, donde nos permitan participar a través del intergremial, con el fin de conocer y estar atentos al cronograma de actividades, con el fin de poder también hacer seguimiento, participar y colaborar en todo lo que sea posible y necesario, de parte del sector privado y de todos los que estamos interesados, precisamente, en la logística que no solamente es un negocio sino un polo de desarrollo importantísimo para nuestra región.

Honorable Senador Efraín Cepeda Sarabia:

Se encuentra la proposición radicada en la Secretaría, para las mesas técnicas, que participe el gobierno nacional, los gobernadores de los 3 departamentos, los gremios económicos y unos Senadores de esta Comisión de Ordenamiento Territorial, entre otros. Sí es muy importante ese comité de seguimiento, que ahí dice se reunirá al menos una vez al mes.

Preside la sesión el Honorable Senador Efraín Cepeda Sarabia e informa, presidente Miguel Amín tiene usted el uso de la palabra.

Honorable Senador Miguel Amín Escaf:

Desde el año 1956 cuando se hizo la vía Ciénaga-Barranquilla, se afectó el ecosistema, ese ecosistema perjudicó todo el sector de los mangles, por eso hubo una mortandad de mangles muy grande. Además de eso, todos los proyectos viales, la vía Palermo-Sitio Nuevo, la vía Media Luna, Pivijay, Salamina, van cerrando la entrada del agua del río Magdalena, lo que decíamos el Delta del Magdalena, todo ha afectado el ecosistema.

Es el momento de recuperación de la ciénaga y de la isla del parque Salamanca, en el caño Schiller que nace al lado del cerro San Antonio, es un caño que tiene 72 kilómetros, que surtía de agua a los municipios del Cerro San Antonio, Pivijay, Concordia, el Piñón. Hoy ese caño que desemboca en la Ciénaga de Santa Marta está muy sedimentado, el gobierno tiene ir abriendo esos canales que

alimenten la Ciénaga para que el ecosistema se vuelva a recuperar. No solamente la Ciénaga desde el punto de vista de los manglares, sino de la pesca y en los beneficios para todos los municipios que viven alrededor de la Ciénaga grande.

El canal Schiller es importante, porque sale del río Magdalena y llega a la Ciénaga Grande, hoy está bastante sedimentado y es importante que se tenga en cuenta. De igual manera, lo decía el Senador Efraín Cepeda, se está perdiendo el río Aracataca, el río Fundación y otros ríos, porque el cauce de esos ríos que llegaban a la Ciénaga de Santa Marta hoy no alcanza ni al 20% de su caudal como antes, es por el uso indebido de las aguas que bajan de la Sierra.

Es el momento de estos proyectos de recuperación ambiental de la Ciénaga, igual que el parque isla salamanca. En el año 1995 había 17 hectáreas de mangles que se habían recuperado; se han recuperado 20.000 hectáreas más, hoy tenemos 37.000 hectáreas de Mangles en la Ciénaga de Santa Marta y aspiramos poder recuperar las 52 o 54 que tenía anteriormente.

La mejor solución es permitir el ingreso de agua dulce a la Ciénaga, creo que debemos trabajar en la recuperación de los caños que hoy todavía se pueden utilizar para llevar agua a la Ciénaga; hay unos caños que llegan allá, los caños El Torno, El Almendro, El Alimentador, Clarín Viejo, Clarín Nuevo y canales secundarios, que se pueden reactivar y producir un cambio en el ecosistema para el mejoramiento no solamente de la Ciénaga, sino también del Parque Salamanca.

Quiero recordar que la Sentencia de la Corte, 3872, que declara sujeto de derecho al parque Salamanca le pide al presidente, al Ministro de Ambiente y a Parques Nacionales, unos planes estratégicos para reducir su desforestación y degradación a cero; eso es importante señor presidente, porque las medidas que se están tomando o se van a tomar no están produciendo ningún resultado en este instante. Las manos criminales se están abasteciendo, están acabando con los Mangles para el carbón natural; si nosotros podemos llevar o inundar de agua a ese sector de los mangles, permanentemente es imposible que siga la quema de los manglares para el carbón vegetal, porque van a tener humedad, eso es fundamental.

Además, eso debe ser un acompañamiento del Ministerio del Medio Ambiente y el Ministerio de Agricultura, a todas las personas que hoy están dentro del Parque Isla Salamanca que tiene 56.000 hectáreas, que es parte de los 528.000 que tiene la Ciénaga Grande de Santa Marta. Es importante el acompañamiento del Ministerio de Agricultura, en proyectos productivos con la gente que está allí, para que esas personas se conviertan también en guardianes de la isla de Salamanca. Es sumamente importante, no simplemente tener una estación de policía o de carabineros, va a darle solución a la problemática de esas 56.000 hectáreas que tiene el parque Isla salamanca.

Medidas de la Fiscalía y la Procuraduría, el tema que está pasando con Sitio Nuevo, donde hoy se están validando o registrando una cantidad de predios que no pertenecen a ninguna persona, y lo están vendiendo o haciendo uso indebido de esos predios por parte de unos bandidos que viven en función de vender tierras que no son de ellos.

Hasta allí, le quiero solicitar de manera muy especial, señor presidente, que se tengan en cuenta estos proyectos que son importantes para la Ciénaga Grande y para el parque de Isla Salamanca.

En cuanto a la vía, estoy de acuerdo, vamos a hacer la mesa de seguimiento; se ha avanzado mucho, ahí están los recursos de los viaductos, está el proyecto caminando con la prefactibilidad de la doble calzada, presentado a la gobernación del Magdalena, imagino que ahí también debe estar el deprimido, la obra que no se ejecutó, que va del nuevo puente Pumarejo, al peaje que son 3.5 kilómetros, debe estar incluido en esa concesión.

Honorable Senador Efraín Cepeda Sarabia:

Anotar que el tema del caño Schiller es absolutamente estratégico, pasa por varios municipios, desemboca en la Ciénaga Grande de Santa Marta; pero tiene dos ventajas adicionales importantes, que a partir de allí se pueden construir distritos de riego, por supuesto da la facilidad de proyectos productivos. Es que proyectos productivos eso es lo que necesita la región, lo pobladores y los campesinos para ayudar a salir de esa pobreza extrema; por eso en la mesa de trabajo señor ministro Ricardo Lozano que tuvimos el lunes sobre la vía planteo que se hiciera una mesa con el Ministro de Agricultura, para mirar a través de las agencias de desarrollo rural, el tema de proyectos productivos para esa región, como factor importante para combatir esa pobreza extrema.

Presidente honorable Senador Miguel Amín Escaf:

Tiene el uso de la palabra el Senador Eduardo Pacheco.

Honorable Senador Eduardo Emilio Pacheco Cuello:

Observamos la problemática desde varios ángulos, conectividad, daño ambiental y social. En cuanto respecta a la conectividad o vía de alto tráfico, o la construcción de la doble calzada en la vía Barranquilla-Ciénaga, también es contemplada como una solución a la alta accidentalidad que se registra en ese corredor vial.

Según expertos en movilidad, esta vía en condiciones normales mueve a cerca de 9.000 automotores al día, de los cuales la mayoría corresponde a camiones, vehículos pesados. En épocas de vacaciones, este flujo vehicular se duplica, por razón de Santa Marta, Barranquilla y la Guajira, sitios turísticos de preferencia nacional, lógicamente en uso de esa carretera.

El corredor vial se destaca por estar en terreno plano, aunque cuenta con unas curvaturas, los vehículos transitan a velocidad que superan las recomendaciones de la autoridad de tránsito, circulan entre 120 y 130 por hora; mientras que el diseño de la vía está para 80 kilómetros por hora. O sea, la inseguridad vial es preocupante, toda vez que aunque es un tramo tan corto de Ciénaga y el Puente Pumarejo, es un tramo de alta accidentalidad, recientemente por un accidente de tránsito se reportó la muerte de más de 40 personas en medio de un aparatoso accidente, ocurrido en la vía que conecta a Barranquilla con Ciénaga, en el departamento del Magdalena; este hecho volvió otra vez a prender la discusión sobre los avances de este proyecto para la construcción de la doble calzada en este corredor vial, considera uno de los más importante para la región del Caribe.

Además de la misma que a simple vista se nota en las poblaciones que se ubican al lado y lado de la vía, la erosión costera amenaza con tragarse y así cortar la comunicación en esta zona del Caribe con el oriente, al interior del país; a pesar que es un proyecto prioritario en el Plan Nacional de Desarrollo, para garantizar la competitividad en los departamentos del Atlántico y Magdalena, la compleja situación ambiental que requiere esta vía, ha llegado a que se presenten ciertos retrasos y su conceptualización.

Desde el gobierno nacional, luego de varios años de extenuantes discusiones, se ha planteado que el proyecto se desarrolla a través de 3 fases que conocemos, aunque Invías informó estudios para los viaductos, tiene un avance del 19%, nosotros los congresistas, particularmente la bancada de la Costa Atlántica y la comunidad, estaremos, estamos y seguiremos preocupados por la desfinanciación del tramo, tiene 3.6 billones de pesos.

Además de eso se le suma una situación regional, luego de escuchar al señor gobernador, durante el período del gobernador anterior, la gobernación del Magdalena recibió el aval por parte del órgano colegiado de administración y dirección, del OCAD, para destinar 130.000 millones de pesos, para financiar dichas obras y evitar un cuello de botella en la interconexión del puente con la vía.

Pero el gobernador del Magdalena actual Carlos Caicedo, también ha realizado fuertes críticas, incluso pidió la suspensión del mencionado proyecto. Urgió que se conforme una mesa técnica para analizar la problemática de la Ciénaga Grande de Santa Marta, determinar si se requieren estudios de impacto ambiental y licencia ambiental para el desarrollo de estas iniciativas. Aunque Corpamag, de manera particular respondió que eso no se requiere. De igual manera también solicitó el burgomaestre que se suspenda la adjudicación del proceso de selección abreviada de menor cuantía, teniendo en cuenta las múltiples irregularidades que han presentado los proyectos desde su inicio; es interesante su preocupación, por supuesto que sí. El concepto del funcionario y la suspensión debe hacerse hasta tanto

su despacho instale la mesa técnica o jurídica, que debe estar conformada con el ministro del Medio Ambiente, parques Nacionales, Procuraduría, la ANLA; Planeación Nacional; director del Sistema General de Regalías; el director de la Vigilancia de Regalías, la Secretaría técnica del OCAD, región Caribe; el gobernador del Magdalena y Corpamag.

Finalmente, la actual administración en cabeza del gobernador Carlos Caicedo, respetando lógicamente su decisión, solicitó que la Procuraduría interviniera para la suspensión de esas obras, porque hay otras prioridades, es preocupante esa posición o decisión, se está poniendo en riesgo la metodología constructiva y equilibrada, en temas técnicos y financieros, que permitió desentrabar la iniciativa, aunque cada gobierno lógicamente tiene su modelo de desarrollo y cómo utilizar sus recursos.

Pero el proyecto de doble calzada es muy necesario en estos momentos, sería vital en el proceso de reactivación económica, no solamente de la zona sino del país, que beneficia no únicamente a los departamentos involucrados, sino a toda la costa atlántica y al país. La construcción del proyecto señor alcalde y todos los que nos escuchan, la doble calzada, además de ser una gran necesidad, es una deuda de la nación que permitirá el desarrollo, la reactivación económica y social del Caribe.

La segunda parte de la intervención es la realidad social y ambiental que no puedo dejar de lado, el problema del agua potable, como, por ejemplo, Nueva Venecia, una vista atraviesa a una de las condiciones más graves, falta de agua potable. La persona no tiene más opción que consumir la contaminada del río Magdalena y altamente contaminada, algunos acuden a la Boca del Caño, aguas para recoger el líquido que luego almacenan en grandes tanques de unas casas en los que de manera rudimentaria tratan el agua con cloro, para posteriormente venderla a los habitantes del mismo pueblo.

En cuanto a la salud, se evidencian enfermedades cutáneas, estomacales, que afectan frecuentemente a estas poblaciones, por ejemplo, en Nueva Venecia existe un solo puesto de salud, el médico no atiende siempre; el de Buena Vista apenas está en construcción el centro o puesto de salud. Agua con mercurio, ante el déficit de aguas de los ríos que bajan de la Sierra Nevada de Santa Marta, los pobladores consumen las del Magdalena y se enfrentan a una situación adversa, a los altos niveles de mercurio. Los Análisis que se han hecho, indican que el mercurio se encuentra en especies como la lisa, que presenta niveles inferiores a los permitidos por el Ministerio de Salud, pero consumido en altas cantidades pone en riesgo la salud de los habitantes.

Sobre el cambio climático, otro punto que es interesante de acotar y erosión costera; no solo los pueblos palafíticos sufren los efectos de la temporada seca; los habitantes de la población ubicados sobre la vía que conduce de Ciénaga a Barranquilla, también tienen un alto grado de vulnerabilidad, Pueblo Viejo y sus corregimientos, Isla del Rosario, Palmira, Nueva Frontera, Tasajera,

en donde avistan unas 30.000 personas que están en riesgo de ser desplazadas, ya tienen el agua del mar muy cerca que penetra sus casas cuando hay una leva. Sus humildes viviendas, también es un problema social, en muchos casos construidas sobre basura, se enfrentan al acceso del nivel del mar y a la erosión costera.

Además, las altas temperaturas y los largos períodos secos causan este problema que se genera por el incremento en el nivel del mar; esto pone en riesgo lógicamente a las poblaciones que en muchos casos habían sido desplazadas de otros lugares, desplazados de desplazados; incluso algunos llegaron de Trojas de Cataca. En conclusión, podemos decir lo siguiente, para no añadir más sobre este debate de control político la construcción del proyecto de doble calzada es de sumo interés para esta comisión; de nosotros en particular como bancada del caribe, por lo tanto, vamos a continuar, seguiremos buscando agilizar los trámites correspondientes a este proyecto y posibilitar que se ponga en marcha en el menor tiempo posible.

Debemos entender que esta es una de las obras de infraestructura más importantes para la costa Atlántica, y que su planeación requiere de un estudio minucioso, para evitar mayores afectaciones ambientales a la Ciénaga Grande de Santa Marta; y las comunidades aledañas.

Debemos al mismo tiempo resaltar, que estamos comprometidos en seguir gestionando y aún presionando, para que se priorice la atención de las afectaciones ambientales y sociales de Pueblo Viejo y sus corregimientos: Isla del Rosario, Palmira, Nueva Frontera, Tasajera, los pueblos palafíticos, quienes viven en graves condiciones.

Presidente honorable Senador Miguel Amín Escaf:

Tiene el uso de la palabra el señor Ministro de Ambiente, doctor Ricardo Lozano.

Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible, doctor Ricardo Lozano Picón:

Desde el primer momento en que llegamos al gobierno siempre hemos estado atendiendo, sobre todo haciendo los ajustes necesarios para que de verdad empecemos a mostrar esos resultados en lo que tienen que ver con la restauración de la funcionalidad de la estructura ecológica de este importantísimo ecosistema estratégico para la nación.

Ustedes recordarán que uno de los proyectos importantes en esta región, es la integración del Delta completo, no solamente mirar el lado derecho del río Magdalena, sino el lado izquierdo, el ecosistema completo del delta de la cuenca baja río Magdalena. Eso es lo que el Presidente Duque ha llamado la política de biodiversidades en esa integración, no solamente del departamento, sino de las ciudades y de los habitantes; también de la ciudad de Barranquilla hacia la protección de la Ciénaga y del Parque vía Salamanca.

En cuanto a la restitución inclusive actividades como el turismo basado en la contemplación de la naturaleza y los ecosistemas, seguimos avanzando, ahí sigue el compromiso y esperamos que nos traiga los frutos. Se reducen los eventos de conflagraciones de incendios, o el aumento del monitoreo y seguimiento, haciendo más permanencia como ustedes nos han sugerido de tiempo atrás, por supuesto eso ayuda a la protección y al disfrute de las comunidades que viven en ese territorio.

Los recursos de cooperación internacional, especialmente en lo que tiene que ver con el ajuste propio del plan de manejo ambiental, a través de varios instrumentos: uno es este, el Convenio con Invepar. El convenio busca con otros institutos como es el Ideam y la Corporación en cuanto a aunar todos los esfuerzos necesarios para la actualización de ese plan de manejo del sitio Ramsar. Así como el sistema Delta el estuario del río Magdalena y la Ciénaga Grande de Santa Marta, cuyo logro más importante fue la actualización de ese diagnóstico.

Se creó un grupo de trabajo con el Ministerio frente a lo que significa esta participación efectiva, inclusive con comunidades locales y grupos étnicos, todo el año pasado y a comienzos de este año se trabajaron con ellos en este ejercicio de traducción de la información de lo que realmente necesitamos para la restauración de la funcionalidad del ecosistema.

Resaltar el trabajo que se hizo con los pueblos étnicos, constituimos un grupo de expertos a la que se le entregó este diagnóstico y resultados, para que lo revisaran, recibimos las opiniones de todos ellos, profesores principalmente de la Universidad del Atlántico, Universidad del Magdalena, de los Andes, diferentes ONG. Por supuesto todo el acompañamiento de la Barranquilla Verde, la Gobernación del Magdalena; la CRA; Corpamag. Esperamos muy pronto, creo que en unas dos semanas haber hecho todos los ajustes que nos enviaron los expertos y posteriormente continuar con la siguiente fase.

De acuerdo con las recomendaciones Ramsar ajuste y del plan de manejo ambiental, tenemos unas líneas estratégicas, una es la gestión integral de los servicios ecosistémicos, con las diferentes recomendaciones, la misma educación ambiental y participación, el desarrollo productivo sostenible; la gobernanza ambiental y Ordenamiento Territorial, la gestión de información y monitoreo; la gestión integral del riesgo y cambio climático.

Integramos estas recomendaciones Ramsar, con el fortalecimiento y la coordinación interinstitucional, actualizar el modelo matemático del balance hidrológico integrado, el actualizar el balance del acuífero; actualizar la disponibilidad de caudales, ríos y de la ciénaga, plan de monitoreo ecosistémico, sistema de alerta temprana; reevaluar obras hidráulicas, intercambio de mar y el plan de mantenimiento de caños y la inclusión del registro Montró, ahí es donde estamos haciendo los cruces frente a las líneas de acción y trabajo.

Cómo van las acciones de revertir los cambios en las características ecológicas derivadas de la incorporación del sitio Ramsar en el registro Montró.

Vale la pena decir que en la inclusión en el registro Montró, tenemos como priorización a nivel regional y local, como uno de los primeros ecosistemas, estratégicos de gestión y de implementación de acciones y de recursos financieros. Lo mismo el fortalecimiento de procesos de participación que también lo hemos venido cumpliendo; la generación de procesos de articulación y asocio con otras entidades que también se han vinculado cada vez más; universidades y ONG.

En la gestión de proyectos, quiero nombrarles que el proyecto que presenté la vez pasada, nos pidieron algunos ajustes, esperamos presentarlo en el mes de noviembre, tiene aproximadamente un valor de casi 9 millones de dólares en los dos componentes, el uno es el fortalecimiento de la gobernanza ambiental, con el modelo de gobernanza para la eco región.

Recordemos que todo este trabajo es con los habitantes que ocupan este ecosistema estratégico con los habitantes de la región, con nuestros pescadores, las personas que viven y sustento diario de lo que el propio ecosistema les provee, teniendo un equilibrio y un balance frente a su propio aprovechamiento con acuerdos de manejo de las cuencas contribuyentes, como es el río Fundación y el río Aracataca.

El segundo componente es el manejo de bosques y de agua de la Ciénaga con el fortalecimiento del corredor ecológico y 500 acuerdos de conservación en las cuencas de los ríos, principalmente con los usuarios beneficiados con incentivos para aumentar los recursos; implementación de proyectos sostenibles. Ahí tenemos proyectos ambientales que también invito a la corporación para que sigamos nosotros incrementando estos recursos, en lo que significa el trabajo de sustitución de algunas actividades que generan algún impacto en el territorio, sobre todo en temas de carbón y la conexión hidrológica, para mejorar la salud de los manglares.

Proyecto Fondo Verde del Clima, en este proyecto que forma parte de la convención marco de cambio climático de las Naciones Unidas; quiero decirles que estos dos proyectos fueron confirmados, son proyectos que tienen que ver directamente con la adaptación al cambio climático, basada en los ecosistemas, en la macrocuenca Magdalena-Cauca, cuya entidad ha implementado ahora en el Fondo Acción, son aproximadamente 300.000 dólares, en las que las entidades o las organizaciones ejecutoras van a hacer la fundación Alma, liderado por la doctora Alegría Fonseca y TNC, tiene que ver con la recuperación de las Ciénagas, como la de Zapatosa, el Sapo, Barbacoas. También tienen que ver con el trabajo propio con los pescadores que se encuentra en el territorio.

La segunda fase tiene que ver con la inclusión de los humedales en el departamento del Magdalena, incluyendo la Ciénaga Grande de Santa Marta. El segundo proyecto es el relacionado con la disminución de la vulnerabilidad al desabastecimiento del agua y del acueducto de Santa Marta, y de Ciénaga; en este proyecto también fueron aprobados los 300.000 dólares cuya entidad implementadora nuevamente es el fondo de acción con la Fundación Prosierra, que va a implementar este proyecto en la que los dos van a construir un proyecto mayor, para poder capturar muchísimos más recursos.

Nos aprobaron esos recursos iniciales, pero vendrán más recursos para cada uno de ellos, cuyo objeto principal es la implementación de estrategias, basadas en adaptaciones, es decir, lo que el ecosistema nuestro ha perdido en la Sierra Nevada de Santa Marta, en cuanto al abastecimiento de las cuencas, que abastecen el acueducto de Santa Marta. Aquí estamos concentrados en 5 cuencas, en las que no solamente Santa Marta, sino también el municipio de Ciénaga, podrán disfrutar de estos beneficios, a través de la Fundación Prosierra.

La restauración del rendimiento hídrico de estas cuencas abastecedoras; gran parte de estos problemas era precisamente por la pérdida que teníamos por las actividades de deforestación y de pérdida de cobertura vegetal; por supuesto la pérdida de la humedad y de la funcionalidad de las cuencas que están en la Sierra Nevada de Santa Marta; que era algo que también se venía pidiendo.

Son dos proyectos muy importantes que el Gobierno nacional formuló y con el Departamento de Planeación Nacional, venimos trabajando y fortaleciendo, con una gestión muy importante y complementaria con el proyecto GEF, que tiene que ver con la intervención de la cuenca adyacente del río Sevilla y generar mayor conectividad hidrológica y ecológica entre la Sierra Nevada de Santa Marta y la Ciénaga Grande. Algo importante que quedó establecido en este proyecto, que como les dije, comenzamos ese trabajo de articulación con planeación nacional y las entidades y todos los actores relacionados en el territorio, para que empecemos a disfrutar poco a poco estos beneficios confirmados.

El convenio 480 de 2019, recoge la pregunta que también nos hicieron en cuanto a cómo ha sido la ejecución de estos recursos que tienen la finalidad de lograr este proceso; aproximadamente 286 millones de pesos en lo que tiene que ver con ese ajuste de este plan de manejo del sitio Ramsar, que muestran los resultados que dije anteriormente. Por supuesto los recursos que también destinó el Ideam, el Invemar principalmente y la Corporación Corpamag. Como lo dije en el servicio de actualización del Plan de Manejo del Sitio Ramsar; cuyos principales logros están relacionados con la recopilación y actualización de información temática del diagnóstico, con el instituto de investigación.

La cartografía de los institutos de investigación y entidades, la facilitación de las instancias de participación en las mesas interinstitucionales, la facilitación de la participación de la academia; la facilitación de la participación de las diferentes comunidades que se encuentran en el territorio y los espacios de participación para las comunidades indígenas.

En cuanto al proyecto GEF, esperamos que, en este semestre, en el mes de noviembre sea aprobado el proyecto que va a tener un costo de 9 millones de dólares ante el Fondo GEF.

Con relación a la erosión costera; las preguntas estaban relacionadas precisamente con el aumento del nivel del mar y del problema que se tiene con el impacto sobre la vía Ciénaga- Barranquilla. En esta zona del territorio nos preguntaban cuáles son esas acciones del Ministerio; quiero decir que la dinámica nuestra de trabajo ha sido la actualización de la información que se entregó por parte de Invemar y del Ideam, de entregar este tipo de datos.

Los resultados están relacionados con que aproximadamente en un modelo de aumento del nivel del mar entre el año 20 y 40, 20 y 70, tendría un aumento de aproximadamente 90 centímetros en este territorio, por supuesto impactando a las obras que se encuentran allí.

Por eso fue tan importante el trabajo de la consecución de recursos para hacer los viaductos, que fue las recomendaciones que también hicimos desde el Ministerio de Ambiente y que la Ministra de Infraestructura y Transporte, doctora Ángela Orozco, muy eficientemente también con ustedes y Planeación Nacional trabajaron muy fuerte para la consecución de recursos, entendiendo que la vulnerabilidad continua; el aumento de este efecto sobre la infraestructura continúa; no es un tema regresivo, el cambio climático sigue creciendo al nivel del mar.

Lo que tenemos que hacer es adaptarnos a esas circunstancias y que estos modelos que se entregaron los puedan usar los alcaldes en sus planes de ordenamiento territorial, ese es un trabajo muy importante; cuando llegamos ahí me tocó ver de manera directa, como todavía muchos alcaldes no reconocen el aumento del nivel del mar, como una realidad en su territorio. Así que la invitación es que las autoridades territoriales por favor se involucren en estos ajustes de los planes de ordenamiento territorial, entendiendo que el mar continúa en su ascenso.

También a la pregunta que nos hacían sobre el carbón vegetal: que controles existentes en el transporte de este carbón a centros de acopio y qué controles se tienen; desde el Ministerio de Ambiente emitimos la Resolución número 0753 por el cual se establecen esos lineamientos generales para la obtención y movilización de carbón. en cuanto al artículo 8° que tiene que ver que únicamente se pueden obtener algún tipo de acciones relacionadas, es más con el aprovechamiento de la biomasa.

Hay que diferenciar quiénes son los que están cometiendo estos delitos, ustedes saben que tenemos ese consejo nacional y la gobernanza, dirigida por el propio presidente de la República, que se llama el Consejo Nacional de lucha contra la deforestación y la degradación ambiental. Allí tenemos unos comités de legalidad, el Comité de seguimiento, donde está la Fiscalía General de la Nación; la Procuraduría General de la Nación; fuimos nosotros los que involucramos esas entidades de control dentro de este ejercicio de legalidad, también de judicialización frente a los criminales que cometen este tipo de acciones en estos ecosistemas tan importantes.

Por eso frente a este trabajo necesitamos que se siga incrementando aún más el control y seguimiento en las carreteras, en lo que también tiene que ver con el porte del salvoconducto único nacional en la línea azul, en donde nosotros en el Ministerio de Ambiente a través de la Resolución número 0753, establecimos este salvoconducto que anteriormente no se tenía. Que le ofrece a las autoridades ambientales la oportunidad del acercamiento inclusive con estos productores; no solamente el ejercicio de perseguir de manera infraganti a estas personas que cometen los delitos; sino también el trabajo que se debe hacer y que estamos haciendo con las comunidades locales.

Quiero contarles que el pago por servicios ambientales, esa gran herramienta nacional que se tiene para invertir en el componente social, porque para nosotros lo más importante es la gente, los que habitan en el territorio de la nación de este tipo de iniciativas. Cuando las autoridades de la Corporación Autónoma Regional en Antioquia, capturaron algunas personas que movilizaban carbón vegetal, les quitaron los costales donde llevaban este carbón; a partir de allí entendieron que había una necesidad social; en muchas comunidades es que se crean los pagos por servicios ambientales.

Es decir, hay un trabajo de sustitución, no solamente de incentivar, sino de sustitución de las actividades, también de restauración y de organización social frente a lo que de verdad se debe hacer en la zona de parques, un trabajo que con parques nacionales también se viene haciendo, que esperamos que se encuentren los frutos muy pronto. También se incrementa la vigilancia como nos lo han recomendado muchos de ustedes, en cuanto a los crímenes ambientales.

Para ir terminando, las acciones que nos preguntaban sobre los incendios forestales, quiero decir que este es un trabajo que se está haciendo de manera muy integral, conjunta, liderada por el Ministerio de Ambiente, también a través del sistema nacional de gestión del riesgo y de la Unidad Nacional de gestión del Riesgo; los gobernadores y las alcaldías en los territorios, que son los coordinadores de esas acciones.

Tenemos un plan de trabajo construido con muchos de ustedes señores Senadores, especialmente el Senador Gómez Amín; Senador Cepeda, Senador Pacheco; todos los Senadores de la región; por ejemplo, todo esto nació para un beneficio de la región, con la creación de la comisión Técnica Nacional Asesora de Incendios Forestales. Esa comisión la creamos en el pasado mes de julio, nos va a permitir articular acciones dirigidas principalmente hacia la prevención de los incendios forestales y el combate de incendios, tanto por tierra como por aire, anexa al sistema nacional de gestión del riesgo.

La formulación de este proyecto, para la prevención de incendios forestales en la vía parque Salamanca; cuyo objetivo más importante, es la conservación de la biodiversidad y los servicios ecosistémicos. Algo que nosotros le hemos propuesto a las autoridades territoriales, es que cuenten con todo nuestro apoyo frente a la presentación de este proyecto que se debe presentar al OCAD Regional Caribe, lo deben presentar las autoridades territoriales, las dos gobernaciones y las autoridades locales con sus alcaldes, frente a lo que debe ser la visión integral de la prevención de los delitos ambientales en el parque nacional Natural Isla Salamanca.

La creación de la mesa permanente desde el Ministerio de Ambiente, liderada por el viceministro Esmeral, pudimos integrar también la visión nacional, territorial, con las necesidades territoriales de los gobernadores y los municipios de Pueblo Viejo, Sitio Nuevo. Dividimos esos 3 frentes, uno el de legalidad, de combatir las actividades ilegales de los fines ambientales en el territorio, basado en la política nacional que tenemos de defensa, seguridad y apoyo a los emprendimientos sociales.

El otro componente con el apoyo y los emprendimientos; el apoyar a las comunidades que habitan en este territorio, a que continúen en el territorio de una manera sostenible e integral con los incentivos que estamos creando en otros parques nacionales naturales, tenemos acuerdos desde parques con muchas de estas comunidades, con el apoyo de la Unión Europea, para que esa estabilidad del ecosistema y la funcionalidad se recupere pronto.

El otro componente, es el ejercicio de control y monitoreo por parte de los institutos de investigación como el Ideam, la Fiscalía General de la Nación, la Procuraduría, la Fuerza Pública, el Ministerio de Defensa y sus divisiones de inteligencia, la presencia de la Fuerza Pública en estas áreas protegidas; tal como lo venimos haciendo en otros territorios.

Vamos a tener pronto una reunión con el Ministro de Defensa, en el que necesitamos incrementar la presencia en esos territorios para que las personas inescrupulosas y criminales no sigan cometiendo estos delitos. Necesitamos la participación de la Fiscalía General de la Nación y las autoridades territoriales, en cuanto a lo que tiene que ver con la captura infraganti de muchas de estas personas, para ello se necesita la articulación de todas estas entidades.

El tema del componente, que gracias al doctor Juan Alberto, Viceministro de Hacienda, también quedó incluido en el parágrafo 2° del artículo 51 del proyecto de ley por el cual se regula la organización y funcionamiento del Sistema General de Regalías, quedó como una de las prioridades frente a las convocatorias que hagamos frente a lo que significa los proyectos de ambiente y desarrollo sostenible, está incluida la Ciénaga Grande de Santa Marta, por supuesto la Sierra Nevada de Santa Marta, también como una de las regiones que para nosotros y para el Presidente Duque son fundamentales, inclusive para la implementación de la política de equidad de nuestro Plan Nacional de Desarrollo.

Presidente honorable Senador Miguel Amín Escaf:

Tiene el uso de la palabra el Director Técnico de Invias, doctor Guillermo Toro.

Doctor Guillermo Toro, Director Técnico de Invias:

Agradecerles y precisar algunos temas que ustedes han venido comentando con mucha claridad en referencia a los corredores de Cartagena, Barranquilla y al corredor de Ciénaga Barranquilla. Iniciar y precisar por el corredor de segunda calzada Cartagena-Barranquilla, este es un corredor que está a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura, sin embargo, a través de obra pública, actualmente el Invias ejecuta 9.1 kilómetros de segunda calzada, es lo que hoy tenemos financiado; tenemos un avance físico del 93% de ejecución. Hemos logrado construir 8.5 kilómetros de esta segunda calzada, de los cuales 6.8 kilómetros están listos y en etapa de culminación, sobre todo en aspectos de orden predial y ambiental, que estamos coordinando con la ANI; esperamos que, en septiembre de este año, podamos ponerlo en operación para que todos los colombianos puedan disfrutar de este importante corredor vial,

De los 2.3 kilómetros restantes actualmente estamos en ejecución del puente vehicular de Caja-Copy en el kilómetro 78 más 500; adicionalmente a las obras de drenaje y obras de contención de estos 2.3 kilómetros. Aquí hemos tenido un reto muy importante, ustedes lo mencionaban, es el tema de gestión predial, que de alguna manera ha requerido de más recursos, esto va a conllevar a que no hayamos logrado materializar ese alcance físico inicial de los 12 kilómetros, dado que se tuvo unos costos de gestión predial bastante importantes. Hemos logrado avanzar en 200 kilómetros de segunda calzada, actualmente tenemos estos 108 predios, que hacen parte de la ejecución de este proyecto, entre los cuales hay 34 predios en procesos de expropiación.

Recordemos que, los términos judiciales, fueron suspendidos el 12 de abril, se reactivaron hasta el 1° de junio del 2020, esto conllevó a que tuviéramos alguna serie de dificultades en los procesos de expropiación y en el avance sobre sobre todo de los broches y de la continuidad de la segunda calzada de los 6.8 kilómetros para que sea un corredor continuo.

Sin embargo, llevamos un trabajo articulado con contratistas e interventor; hemos hecho un plan de acción que nos ha permitido lograr que 21 de estos predios, fueran entregados de manera anticipada y con esto poder iniciar alistamiento en la ejecución de estas actividades.

Actualmente y como parte de esas preguntas que nos hicieron llegar, hemos logrado ejecutar el 83.5% del rubro de gestión predial, que ha ascendido a más de 23.000 millones de pesos, ahora nos queda pendiente esa gestión. Como bien decía el Senador Cepeda, de 50.000 millones de pesos adicionales que estimamos son requeridos para finalizar los 12 kilómetros de alcance físico que se tenía previsto para la ejecución de esta segunda calzada y que como Invias hemos incluido dentro del anteproyecto presupuestal, que hemos remitido tanto al DNP como al Ministerio de Hacienda para su respectiva aprobación, que obviamente esto se pueda materializar en este importante corredor vial del país.

En temas de la doble calzada, Ciénaga-Barranquilla, es muy importante mencionar que esta es una vía concesionada y está a cargo de la gobernación del Magdalena. Estamos actualmente desarrollando un plan de acción como gobierno nacional, para materializar la construcción de esta segunda calzada que requiere esta importante vía del norte del país; al que Invias invierte actualmente más de 7.800 millones en la ejecución de los estudios y diseños, no solo de los dos viaductos que están comprendidos entre el kilómetro 14 al 19 y el kilómetro 24 al 27, que ambos sumados nos da una longitud superior a los 8 kilómetros de viaducto.

Estas son unas obras de una complejidad importante, adicionalmente estos estudios nos van a permitir obtener una solución definitiva frente a los fenómenos de erosión costera que están sucediendo en el PL-19 BR-28 de este corredor. Hemos estado monitoreando permanentemente a través de la territorial Magdalena, de su avance y estado, que esa dinámica también se acote dentro de la solución de los estudios y diseños, esperamos en el mes de diciembre de este año tener esa solución definitiva.

Los estudios y diseños esperamos estén finalizados en mayo, junio del 2021, esto nos va a permitir a nosotros realizar el trámite de vigencias futuras, y poder adjudicar entre septiembre y octubre del 2021, la ejecución de los dos viaductos que ascenderían a la suma de 700.000 millones de pesos. Eso es lo que tenemos nosotros previsto, era un compromiso del gobierno nacional, se están cumpliendo los estudios y diseños, que arrojarán soluciones definitivas e integrales sobre estos dos puntos del 14 y del PR-24, muy seguramente allí tendremos soluciones definitivas, en torno a toda la problemática que se presenta en el corredor; obviamente avanzando en la materialización de la segunda calzada.

En temas de sostenibilidad de la Ciénaga Grande, es muy importante acotar que nosotros a través de convenios interadministrativos con Corpamag,

el Invias ha realizado inversiones alrededor de 17.000 millones de pesos; actualmente tenemos un convenio interadministrativo con Corpamag que asciende a 3.500 millones de pesos, actualmente tiene un avance del 83% de ejecución, donde se están haciendo obras de mantenimiento de los canales caño clarín viejo, caño clarín nuevo, mantenimiento de la estación de monitoreo de Corpamag, además de la limpieza de 7 box culvert y construcción de canales laterales, entre otras obras adicionales.

Es muy importante anunciar que esperamos que en las primeras semanas de septiembre este convenio sea adicionado, el Invias destinará 1.750 millones de pesos para seguir trabajando en estas obras que nos permitan recuperar la ciénaga Grande del Magdalena. Muy comprometidos con el eje de sostenibilidad que hoy requiere el país en la ejecución de los proyectos de infraestructura, este para el Invias ha sido una prioridad.

En el proyecto de la variante Ciénaga, actualmente ejecutamos más de 160.000 millones de pesos en la construcción de esta importante variante, que va a permitir reducir en 30 minutos ese recorrido, sobre todo cuando uno va a transitar a través del municipio de Ciénaga, donde se presenta un alto tráfico. Obviamente lo que se busca con esta variante es desviar ese tráfico que depende la transversal del caribe. Hoy tenemos un avance muy importante en las excavaciones de los 3.6 kilómetros; en obras de estructura de pavimento 2.96 kilómetros; en pavimentación 1.6 kilómetros.

El gran reto de esta variante son los ajustes que a través de estudios y diseños de un nuevo viaducto, ha sido necesario hacer, dado el incumplimiento por parte del municipio de ciénaga en la gestión predial y social, en lo concerniente al reasentamiento que estaba allí comprometido en el marco del convenio, para que se pudieran materializar esta vía sobre el corredor que estaba inicialmente trazado. Estamos avanzando en la ejecución de diseños, se prevé que el viaducto prácticamente esté ubicado sobre este mismo eje que tenía inicialmente la vía, obviamente con algunas correcciones, tratando de mitigar el impacto que pueda tener el ajuste de la licencia ambiental; obviamente cuidando cualquier obra que pueda impactar la Ciénaga Grande del Magdalena.

Esperamos que, para el mes de diciembre, tengamos estos estudios y diseños definitivos que nos lleven a un panorama financiero, que nos permitan establecer si con los recursos que tenemos, vamos a poder materializar el viaducto, o si faltan algunos recursos que han de ser gestionados el próximo año, para que, en el segundo semestre del año 2022, este importante proyecto pueda estar finalizado, entregado y en operación para toda esta región del país.

Aspectos importantes, recursos que a través del programa del señor presidente, compromiso Colombia, se están apropiando para la construcción de los dos viaductos del corredor Barranquilla-Ciénaga, que va a permitir generar un importante

número de empleos, más de 3.800 empleos que esperamos estén finalizadas estas obras en el mes de junio de 2028, por su tamaño y complejidad.

Adicionalmente recordar otros corredores importantes del programa concluir, lo que se va a invertir y como compromiso del taller construyendo país, fue el número 26, en donde el señor presidente se comprometió a llevar a cabo la pavimentación de 8 kilómetros del corredor Plato-Tenerife, a través de este programa estamos requiriendo los recursos que ascienden a 40.000 millones de pesos. Vamos a intervenir a través de rehabilitación y mejoramiento, dos kilómetros más para lograr ese alcance físico de 10 kilómetros.

Presidente honorable Senador Miguel Amín Escaf:

Tiene el uso de la palabra la Viceministra de Infraestructura, doctora Olga Lucía Ramírez.

Viceministra de Infraestructura, doctora Olga Lucía Ramírez:

La vía entre Cartagena y Barranquilla, simplemente hacerles una pequeña introducción: el corredor que conecta esas dos ciudades está conformado por dos proyectos: uno de primera generación que es Cartagena, Barranquilla, vía al mar; este como todos sabemos está en proceso de liquidación. Uno de 4ª generación, que es Cartagena-Barranquilla, Circunvalar de la Prosperidad, es un proyecto que hoy se encuentra en la etapa de operación y mantenimiento.

Dentro de las obras contenidas en el proyecto de 4ª generación, tenemos el anillo vial de Crespo; tenemos tramos en calzada sencilla y calzada doble, la intervención de un tramo de aproximadamente 9 kilómetros, que mediante un convenio interadministrativo entre el Invías y la ANI se va a ejecutar en doble calzada en el programa de lo que hemos denominado vías para la legalidad.

Todo el sector transporte a través de sus entidades, está muy involucrado en el desarrollo de la infraestructura para atender las necesidades propias del proyecto, se ha mencionado el tema ambiental, todos los estudios y diseños y demás temas para el desarrollo de las obras están siendo tenidas en cuenta, la protección de la Ciénaga Grande, el tema de sostenibilidad queda registrado en nuestras obras y todo lo que tiene que ver con las comunidades aledañas. Esta obra presentó un avance físico del 93,15%; hemos venido avanzando en la construcción de 8.5 kilómetros de doble calzada, de los cuales 6.8 kilómetros van a entrar al servicio próximamente.

Hemos tenido en cuenta temas de seguridad vial, iniciamos las obras del puente peatonal en el sector el Morro, el semirretorno Cartagena-Cartagena, con un avance del 50% y el revestimiento de Tolú a lo largo de todo el tramo mencionado. Estamos trabajando en las obras de protección contra la erosión en los puentes del peaje Puente Caimán. Actualmente se están dando las etapas preliminares, de acuerdo a los diseños aprobados para el inicio de

las actividades programadas, para la protección de la socavación de los puentes y el sector bajo de la Habana, que es una zona inundable.

A raíz de la emergencia, el 25 de marzo tuvimos que parar actividades con ocasión de la declaratoria, estuvo en pausa este proyecto. Sin embargo, el sector de infraestructura fue el primero de los que se reactivó el pasado 12 de abril, con todos los protocolos de bioseguridad y con ellos las obras se reactivaron.

Otro tema solicitado dentro de esta citación es la vía que va de Ciénaga a Barranquilla, a pesar de ser una vía concesionada a través de la gobernación del Magdalena, por su relevancia no ha sido ajena a la atención del gobierno nacional, es por eso que el Ministerio de transporte y sus entidades han definido y puesto en marcha un plan de acción para llevar a cabo la construcción de la doble calzada.

Estamos avanzando con los estudios y diseños que mitigan en los impactos derivados de la erosión costera en los puntos críticos, dentro del planteamiento que tenemos para el presupuesto del otro año, se prevé una inversión de 700.000 millones en lo que el presidente ha denominado el compromiso por Colombia; estamos adelantando los estudios y diseños.

Logramos la puesta en servicio del nuevo puente Pumarejo; gracias a este gobierno de la colaboración de todos ustedes logramos viabilizar la finalización de estas obras, fue un esfuerzo articulado, con el Invías que apoyó la estructuración técnica del proyecto, la estructuración de lo que son 3.6 kilómetros que va del puente al peaje Palermo. Este tramo también se encuentra dentro del marco de la concesión departamental del corredor, demanda una inversión de 143.000 millones de pesos que estamos pendientes de definir. El gobierno, la ministra, el presidente, están comprometidos con hacer todo lo que esté en nuestras manos y alcance, para concluir las obras.

Presidente honorable Senador Miguel Amín Escaf:

Tiene el uso de la palabra el doctor Manuel Felipe Gutiérrez Torres, presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANIF).

Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANIF), doctor Manuel Felipe Gutiérrez:

Frente al proyecto ruta Caribe Dos, esperamos estar firmando el contrato en 2 meses, para iniciar prácticamente las obras, vamos a intervenir 279 kilómetros, tenemos cerca de 100 kilómetros de doble calzada, va a conectar en su totalidad desde Sabanalarga hasta Bayunca en doble calzada. Bayunca continúa hasta Mamonal que esa doble calzada está construida. Vamos a intervenir 23 kilómetros de variantes, 5 intercambiadores; vamos a hacer una inversión cercana a los 1.6 billones de pesos siendo este un proyecto estratégico para la región. Tenemos unos recursos excedentarios que hemos convenido serán los generados por los peajes,

tanto del Atlántico como de Bolívar en los 3 primeros años. La parte correspondiente al Atlántico le será transferido a la región, tal cual lo hemos convenido con las distintas autoridades, las gobernaciones, las alcaldías, la autoridad metropolitana y algo similar estamos pensando hacer con Cartagena, para apoyar el desarrollo de la perimetral que se está pensando a la altura de la ciénaga. Ese fue un compromiso que hicimos hace unas semanas con el alcalde de Cartagena, varios parlamentarios, las fuerzas vivas de la región.

Por el otro lado los avances de la concesión Cartagena-Barranquilla por la vía al mar, tenemos un contrato de concesión que recibió la infraestructura de la anterior concesión, está avanzando en obra, nos queda cerca de un 4% de obra pendiente, sobre todo en la unidad funcional 5ª a la altura de Puerto Colombia, apenas concluyan estas obras entramos propiamente a la etapa de operación y mantenimiento del corredor; nos han planteado la posibilidad de la división para avanzar en las dobles calzadas.

Como lo dijo el Senador Efraín Cepeda, lo hablamos con la señora ministra, lo encontramos viable, más o menos alcanzaría para hacer unos 30 kilómetros de doble calzada, hay una limitación para el presupuesto, es que la franja predial que se requiere adquirir es bastante costosa; esto reduce el alcance que se pueda hacer de doble calzada, estimamos que más o menos da para unos 30 kilómetros. En que está esto, se hizo una sesión, entra una nueva concesión que es ISA y hemos venido adelantando las conversaciones correspondientes con ISA, para ejecutar estas obras, se observa en los estudios y diseños.

En esto hemos venido trabajando con el concesionario; más o menos esas son las obras que pueden llegar a costar 320.000 millones de pesos. El valor de las obras ejecutadas en este contrato se acerca a los 1.6 billones de pesos; tenemos derecho de hacer una adición hasta el 20% del contrato, eso más o menos nos da un poco de 300.000 millones de pesos. Eso frente a la vía Cartagena-Barranquilla.

Frente a la vía que va desde Santa Marta, de Palermo hasta la Y de Ciénaga, es importante mencionar que esa es una concesión departamental como bien lo expresó el gobernador, nosotros mantenemos nuestro ofrecimiento de apoyar en lo que se requiera a los entes territoriales, para la evaluación de la iniciativa privada y su viabilización, así se lo hemos hecho saber al gobernador en varias ocasiones, por supuesto este ofrecimiento de la Agencia Nacional de Infraestructura se mantiene, si ello lo consideran necesario o viable, tomamos el proyecto concluimos la estructuración y lo metemos en el paquete de 5G. Este ofrecimiento se lo hemos hecho al gobernador, lo mantenemos sin perjuicio que sí lo consideran hacer como una iniciativa privada-departamental, es una competencia que ellos tienen y por supuesto la respetamos.

Por último, es importante la conectante que se genera en la Y de Ciénaga, que viene siendo

la ruta del Sol 3, fue un proyecto que logramos viabilizar hace unos meses con el señor Presidente de la República y el señor Contralor General de la República, en el marco de compromiso Colombia, bajo ese entendido logramos reactivar las obras que llevan varios años paralizadas, vamos a entregar en los próximos días cerca de 40 kilómetros de doble calzada nueva, que hemos logrado reclutar en estos 3, 4 meses después de suscrito este otrosí. Vamos a seguir avanzando, tenemos un tramo importante, es el tramo del Magdalena, donde no se ha podido avanzar en doble calzada por distintas razones, en el primer semestre del siguiente año vamos a empezar a ver obras y avances significativos en la región.

Se está comportando bastante bien el tramo que va desde San Roque subiendo y también la conectante que va desde Valledupar hasta el Carmen de Bolívar, ahí las dobles calzadas van avanzando y tenemos bastantes personas en la obra; tenemos cerca de 4.000 trabajadores, trabajando en distintos frentes de obra, eso nos está permitiendo avanzar de una manera muy importante.

Presidente honorable Senador Miguel Amín Escaf:

Tiene el uso el uso de la palabra el director General de Corpamag, doctor Carlos Francisco Diazgranados.

Director General de Corpamag, doctor Carlos Francisco Diazgranados:

Quiero referirme en primera instancia al interrogante planteado por los citantes, relacionados con la ejecución de los recursos de regalías en el departamento del Magdalena y en qué etapa se encuentra la ejecución de estos recursos. En el mes de diciembre del año 2019 el OCAD Caribe viabilizó, aprobó 3 proyectos formulados, por la Corporación Autónoma Regional del Magdalena, y designó a la Corporación Autónoma Regional como ente ejecutor de esos proyectos, así como contratante también de la interventoría de estos. Estos proyectos que buscan la recuperación de la dinámica hidráulica de la Ciénaga Grande de Santa Marta, que buscan el restablecimiento de las mejores condiciones ambientales de toda esta zona, fueron formulados a partir del año 2017, y se trata de obras no nuevas para la Ciénaga, sino de obras de mantenimiento y rehabilitación de caños y canales que habían sido construidos en la década de los 90.

Estas obras están contenidas en un estudio, en una consultoría que con recursos del Banco Interamericano de Desarrollo y del gobierno nacional se realizó en el año 93, se contrató en ese entonces por un concurso de méritos a la firma DICSOSA, que arrojó la necesidad de construir una serie de caños y canales para alimentar la Ciénaga Grande de Santa Marta, de agua dulce desde el río Magdalena; consultoría esta que además fue premio nacional de ingeniería. Estas obras se realizaron en el año 95, sin embargo no se garantizaron los recursos necesarios para que se le pudiera hacer mantenimiento a las mismas, hoy nos hemos visto

abocados a formular una serie de proyectos para poder gestionar principalmente del orden nacional, los recursos indispensables para poder rehabilitar y hacerle mantenimiento a estas obras, que nos permitieron en su oportunidad recuperar muy buena parte del bosque de mangle que se había perdido a raíz de la construcción de la carretera Ciénaga-Barranquilla, y de la paralela sobre el río Magdalena.

Estos proyectos responden además a las evaluaciones que realiza el Instituto de Investigaciones Marinas, sobre la evolución de las condiciones ambientales de la Ciénaga Grande de Santa Marta; proyectos estos que hicieron tránsito en su momento ante la Dirección de Planeación del Ministerio de Ambiente, de donde se le impartió la viabilidad y la aprobación y posteriormente en la subdirección de asuntos ambientales de Planeación Nacional, en donde nuevamente fueron revisados, evaluados y aprobados, para que finalmente la corporación los pudiera radicar, apelando a los recursos del Fondo Nacional Ambiental.

Desafortunadamente en el año 2018, el gobierno nacional, considerando la situación económica del país, congeló los recursos de este fondo, lo mismo que en el año 2019. A raíz de esta situación, que no era posible acceder a los recursos del orden nacional, la gobernadora Rosa Cotes de Zúñiga, en un gesto de solidaridad con los magdalenenses y con el medio ambiente, nos brindó su apoyo, radicando estos proyectos, construidos desde el año del 2017, radicando estos proyectos ante el OCAD Caribe, para que fueran financiados con recursos del Fondo de Compensación y del Fondo de Desarrollo Regional; en el mes de diciembre el OCAD Caribe, aprobó estos proyectos y le entregó a Corpamag la responsabilidad de ejecutarlos; hoy los proyectos se encuentran contratados, son 3 proyectos, básicamente la restauración hidráulica y ambiental de tributarios del sector occidental de la Ciénaga Grande de Santa Marta; la restauración del caño Hondo como aporte a la recopilación del ecosistema de la Ciénaga Grande de Santa Marta y la restauración del caño Martinica, como aporte a la recuperación del ecosistema de la Ciénaga Grande de Santa Marta; la Corporación resumió estos tres proyectos que tienen un valor aproximado de 77.000 millones, en una licitación pública, la cual se abrió en el mes de abril de este año, que desafortunadamente en su oportunidad fue declarada desierta por no haber manifestado ningún posible ejecutor, interés en participar de esta licitación como lo ordena la ley.

Posteriormente se inició un proceso de selección abreviada de menor cuantía en la que se presentaron tres proponentes conformados por 10 grandes empresas, especialista en ejecución de proyectos hidráulicos y la Corporación Autónoma Regional; a pesar de que no era necesario, por tratarse de un proceso de selección abreviada. En audiencia pública adjudicó este proyecto en días pasados, y todo este proceso naturalmente puede ser consultado en la página del CECOP sin ningún inconveniente, en donde están plasmados todos los pasos que se

dieron dentro de estos procesos, para que finalmente se pudiera llegar a la adjudicación correspondiente; con estas obras nosotros pretendemos seguir recuperando ambientalmente nuestro territorio.

En la Ciénaga Grande de Santa Marta, está casi el 60% de los habitantes del departamento del Magdalena, excluyendo a quienes residen en la ciudad de Santa Marta. En la Ciénaga Grande de Santa Marta, se encuentra 14 municipios de los 29 que están en todo el territorio departamental; en la Ciénaga Grande de Santa Marta, habitan miles de familias que no derivan su sustento, porque no existe, ni de la industria, ni de las fábricas, ni de las manufacturas, sino de la pesca y la agricultura.

Es lo que buscamos, recuperar nuestro territorio ambientalmente, para que todos esos habitantes de la Ciénaga Grande de Santa Marta tengan la oportunidad de generar un sustento digno para sus familias. De eso depende que puedan disponer de agua para sus cultivos, agua para su consumo, que podamos seguir fortaleciendo el recurso pesquero en toda la ciénaga grande de Santa Marta, para que esas miles de familias que se dedican a la pesca, puedan ser exitosas en sus faenas.

Aquí se ha manifestado que existe un estudio de parques que cuestionan las bondades de estos proyectos, quiero manifestar con el debido respeto, que la fortaleza a estos proyectos no solamente se desprende de las instancias idóneas que emiten conceptos sobre la calidad de estos, y de sus resultados, si no por los antecedentes y por las experiencias, por lo que históricamente ha sido el comportamiento de la Ciénaga Grande de Santa Marta. La Ciénaga Grande de Santa Marta, se ha recuperado por las inversiones que se han realizado en la dinámica hidráulica de la misma.

Es a partir de ese momento que hemos logrado recuperar 17.000 hectáreas que teníamos en la década de los 90, hemos llegado casi a 37.000 de las 52.000 hectáreas que existían hace 60 años. no es cierto que exista un estudio de parques, no es cierto que lo suscriba la Directora de Parques, existen unos conceptos emitidos por unos biólogos, unos ingenieros catastrales, unos abogados, del Santuario de flora y fauna, tiene 23.000 hectáreas y se encuentra en las 528.000 hectáreas que tiene la ciénaga Grande de Santa Marta, estudios que carecen del más mínimo soporte técnico o científico.

Son meras afirmaciones que van en contravía de la consultoría DICSOSA, que va en contravía del concepto del Ministerio de Ambiente, en contravía del concepto de los especialistas de Planeación nacional, del concepto de la Corporación y del concepto del Instituto de Investigaciones Marinas, que es la instancia científica mejor calificada para hacer evaluaciones de todos estos ecosistemas.

También se ha señalado aquí, que estos proyectos requieren licencia ambiental, no es cierto que requieran licencia ambiental, ese tema fue totalmente despejado a través de un oficio que firmó, suscribió el señor Ministro de Ambiente y que le dirigió al

OCAD Caribe, señalándole que estos proyectos no requerían licencia ambiental.

Presidente honorable Senador Miguel Amín Escaf:

Tiene el uso de la palabra el Viceministro de Agua y Saneamiento Básico, José Luis Acero Vergel.

Viceministro de Agua y Saneamiento Básico, José Luis Acero Vergel:

De los 14 municipios que se encuentran cerca de la Ciénaga, cerca de 7 no tienen ningún sistema de alcantarillado, en coordinación con el Plan departamental de aguas es que estamos generando las inversiones y los proyectos que se requieren. En esos 14 municipios, cerca del 30% de la población es la que genera algún tipo de carga contaminante sobre el cuerpo de agua, o sobre la ciénaga directamente, o sobre los afluentes que llegan a la Ciénaga grande. Lo que nosotros le hemos dicho a los municipios, por ejemplo, Cerro de San Antonio, Concordia, el Retén, Pueblo Viejo, Sitio Nuevo, es que necesitamos que nos presenten los proyectos, o sea, en estos momentos no tenemos unos proyectos listos y estructurados.

Este es un momento clave, porque gracias a la reactivación este gobierno le asignó unos recursos extremadamente importantes al presupuesto general de la nación para ser ejecutados durante el 2021. Estaríamos en disposición de poder fondear estos proyectos en la Ciénaga Grande; estamos haciendo un llamado a los municipios para que nos presenten esos proyectos; el plan departamental de aguas debería también ayudarnos a finalizar esas estructuraciones.

Es decir, las necesidades son enormes en este sector, en agua potable y en saneamiento básico, tenemos más ideas que recursos, tenemos menos proyectos; tenemos más recursos que proyectos; más ahora con este período de reactivación. Así que el llamado y lo que nosotros hemos puesto a disposición también de la región de los alcaldes y del PDA, es un equipo técnico para ayudarles a terminar esa reestructuración de los proyectos, con el objetivo que podamos iniciar construcción.

Director General de Corpamag, doctor Carlos Francisco Diazgranados:

Señor Presidente, Senador Miguel Amín, le pediría por favor en la medida de lo posible, un máximo de 2 minutos, para relacionar el documento al que hice referencia, es un documento oficial, no es simplemente un concepto de una persona, un documento oficial del Sistema Nacional de Parques, que entre otras está en conocimiento de la Procuraduría, y la Contraloría, sobre la ejecución de estos proyectos, porque aquí se ha dicho que no es cierto.

Viceministro de Agua y Saneamiento Básico, José Luis Acero Vergel:

Este es un sector que viene con inversiones secuenciales, digamos que sobre todo el país siempre hace inversiones, primero sobre los sistemas de

agua, después sobre el alcantarillado y después sobre los sistemas de tratamiento. Digamos que el requerimiento apremiante para la ciénaga es tratar de llegar a ese tratamiento lo más rápido posible.

En el Magdalena, la mayoría de los municipios tienen algún sistema de tratamiento, sin embargo, sí las deficiencias en inversiones en alcantarillado son muy grandes. Estaríamos en disposición de cofinanciar y ponerle plata a cualquiera de estas fases en función de los proyectos que nos presenten, de agua potable, alcantarillado y también de los sistemas de tratamiento.

Presidente honorable Senador Miguel Amín Escaf:

Tiene el uso de la palabra la delegada de la Directora Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), Ana Mercedes Casas Forero.

Delegada de la Directora Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), doctora Ana Mercedes Casas Forero:

Nosotros los de la Autoridad Nacional y Licencias Ambientales, queremos comentar que en estos momentos los proyectos que están en ejecución por parte de los concesionarios y por parte de nosotros, a la fecha estamos al día. Con respecto a proyectos que ustedes han mencionado, de la ampliación de la segunda calzada existente entre los 4 carriles del sector tasajera-Palermo, o Ciénaga-Barranquilla, en estos momentos nosotros desde el 2018, escogimos la alternativa No. 2, como ustedes lo mencionaron en su exposición, donde se iba a hacer 2 viaductos, guardando el mismo lineamiento de la vía existente, lo cual reduce el riesgo y la estructura por la erosión costera.

Nosotros desde el 2018 otorgamos alternativas para poder ejecutar un proyecto, a la fecha no hemos recibido el estudio de impacto ambiental, pero sí nosotros desde la autoridad hemos recibido algunas solicitudes por parte del concesionario, de reuniones para que les contemos cómo va. Tengo algunos puntos en los cuales nosotros hemos aperturado, temas más de la interventoría, más no por parte de la autoridad ambiental, lo cual nosotros dimos las respectivas aclaraciones y atendimos todas las inquietudes que se han manifestado.

Con respecto al tema del seguimiento, algunos proyectos están sin ejecución, pero los proyectos que sí están en ejecución y algunos que están ejecutados; los que están terminado su construcción, no son competencia por parte de esta autoridad. Los que están en ejecución nosotros tenemos un permanente seguimiento a los mismos; cabe resaltar que la autoridad siempre está y tiene las puertas abiertas a recibir si tienen alguna inquietud por parte de las gobernaciones de los concesionarios de proyectos que estén tramitando.

Presidente honorable Senador Miguel Amín Escaf:

Tiene el uso de la palabra el director del Instituto de Investigaciones Marina y Costera, José Benito Vives de Andrés, INVEMAR, doctor Francisco Arias Isaza.

Director del Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras, José Benito Vives de Andrés:

En primera instancia quisiera manifestar la complacencia del Instituto por el tema relacionado con los viaductos que el instituto propuso desde hace varios años para la construcción de la doble calzada en la ruta entre Ciénaga y Barranquilla. Esta ha debido ser la forma como se debió construir esa carretera desde un principio, como el instituto tuvo oportunidad de manifestarlo en su momento. Si bien en los años 50 cuando se diseñó esa carretera de pronto los que tenían las consideraciones ambientales presentes, no se tenían los recursos para construir una vía de tales características y no se tenían la información acerca de los riesgos y de los problemas que una carretera construida sobre diques y humedales, de la importancia de la Ciénaga Grande de Santa Marta, iban a ocasionar. Hoy día a la altura del siglo XXI, con los recursos del país en términos de ingeniería, financieros y en términos de información, era un despropósito intentar hacer una vía que reprodujera los problemas que ocasionó la vía de los 50.

En hora buena hoy no hay duda y los procesos de diseño incorporan la posibilidad de estos sistemas viales que van a redundar en el mejor estar desde el punto de vista ambiental de la Ciénaga Grande de Santa Marta, también de las comunidades que dependen vitalmente de los recursos que el sistema ambiental ofrece. En segundo lugar, quiero dar lo que para el Instituto ha sido un reto, de generación de capacidades, generación de información y de producción de datos para la buena toma de decisiones. Se mencionó que el diseño de las obras hidráulicas de la Ciénaga Grande de Santa Marta se remonta a los años 90.

Efectivamente en ese momento el Ministerio de ambiente, la Corporación, la cooperación internacional, hizo una evaluación acerca de los problemas ambientales de la Ciénaga, derivados principalmente de las obras de ingeniería que se construyeron a su alrededor. No únicamente había actividades de tala, manglares con fines artesanales e industriales y los impactos de ganadería y agricultura en la zona azul; en la zona oriental de la Ciénaga; unos relacionados con variabilidad ambiental sobre la cual prácticamente no hay control, como el Fenómeno de El Niño, el Fenómeno de La Niña, cambio climático y otros que se han venido dando a lo largo de los últimos años, que se han exacerbado por lo que llamaría las sinergias negativas entre esos fenómenos y las actividades humanas.

Ese modelo hidrológico se llamaba así y que hacía referencia esencialmente al tema del intercambio de agua dulce, agua salada al interior de la ciénaga colapsa, por un lado, porque algunas de las obras que se han debido hacer de mantenimiento y que originalmente en esos diseños no fueron considerados, no se hicieron. Por otro lado, la exacerbación de esas actividades y de esas intervenciones humanas y las provocadas por la naturaleza, cambiaron y modificaron radicalmente

la morfología y la realidad hidrosedimentológica que es el término real que se ha debido considerar en el sistema.

Desde hace unos años, con los que mencionó el ministro, con recursos del Ministerio de Ambiente, del instituto algunos recursos que logramos además canalizar a través del sistema de Ciencia y Tecnología y los aportes de la Corporación Autónoma Regional, logramos actualizar la información a la realidad actual de lo que tenemos en la Ciénaga Grande de Santa Marta. Tres grandes temas se intervinieron desde el punto de vista de la generación de la información: Primero, la morfología de la Ciénaga cambió radicalmente, principalmente por los efectos de El Niño, La Niña de los últimos años, pero también por actividades humanas, especialmente en la zona sur; ganadería, agricultura, tala de manglares, que condujeron a que esa propuesta hidrosedimentológica o hidráulica original, necesariamente tenía que ser revisada; dos, la incorporación de lo que hemos denominado la fachada de la Sierra Nevada de Santa Marta en el espejo de agua de la Ciénaga Grande de Santa Marta, el cual no fue considerado en la propuesta hidrológica original, hoy vemos que tiene una importancia vital, especialmente en lo que tiene que ver con los momentos de estío del río Magdalena. Cuando esas aguas de la fachada de la Sierra Nevada de Santa Marta se convierten en elemento fundamental para mantener el equilibrio hidrológico, algo que no había sido considerado en el modelo de los años 90, esto está incorporado hoy en el modelo.

Finalmente lo que viene a ser el modelo hidrosedimentológico actualizado, que nos permite por un lado, administrar y recomendar las obras a realizar en el dragado de caños y otras intervenciones que necesitamos hacer en la protección del recursos hídrico de la fachada de la Sierra Nevada de Santa Marta, en la propuesta de los viaductos y los canales de interconexión de los antiguos causes que tenía el río Magdalena en el costado occidental, las comunicaciones a través de lo que hemos llamado los canales antiguos de la conexión entre el mar caribe y la ciénaga Grande de Santa Marta, que nos han servido de soporte para la propuesta de los viaductos que hoy vemos felizmente dentro del concepto de obra de la Ciénaga Grande de Santa Marta. Creemos que, con esta información, con el seguimiento y el monitoreo a otros temas que se han advertido por ejemplo en la comunicación que mencionaba el señor Gobernador o el director de la Corporación en términos de monitoreo ambiental, nos permitirán tener una propuesta de intervención lo suficientemente robusta. Desde el punto de vista científico, para hacer seguimiento, hacer las modificaciones cuando sea necesario y para garantizar que el sistema reciba dentro de ese concepto hidrológico, los flujos de agua marina y de agua dulce que garantice la sostenibilidad del sistema, la generación de los servicios ambientales que produce la Ciénaga en favor de las comunidades y los compromisos de Colombia que hizo ante el mundo.

Presidente honorable Senador Miguel Amín Escaf:

Tiene el uso de la palabra la Directora de Parques Naturales, doctora Julia Miranda Londoño.

Directora de Parques Naturales Nacionales, doctora Julia Miranda Londoño:

Nos unimos a la felicitación de lo que ha evolucionado este tema de la vía absolutamente necesaria, tanto la vía, como la modalidad escogida de los viaductos; hemos monitoreado todo este tiempo el impacto que ha causado tanto en la ciénaga grande, como en la vía parque Isla de Salamanca, la modalidad de carretera construida. Nosotros estamos muy satisfechos de todas las reuniones técnicas de expertos que se promovieron en su momento para poder proponer la alternativa correcta para los viaductos.

Respecto del otro tema de las obras en los caños, Parques Nacionales lo que hizo fue emitir un concepto sobre el proyecto que recibimos de la solicitud que nos hizo el OCAD, ahí no estamos diciendo ni que sí, ni que no, solamente hicimos observaciones de tipo técnico, porque nos preocupan los efectos que puedan tener las obras sobre los caños y que conducen directamente al Santuario. Nosotros somos conscientes que las obras están fuera del santuario, pero inmediatamente afuera, de tal manera que consideramos que debía haber una evaluación ambiental profunda de lo que se hace, no solamente unas obras civiles de recuperación, sino todo un manejo integral de restauración, para que se midan los flujos de agua y para que se sepa que debe haber comunicación correcta para fauna y para el agua a que fluya correctamente.

El Ministerio de Ambiente expidió su concepto de manera que nosotros acatamos lo que dice el Ministerio del Ambiente que es nuestra autoridad, hicimos esas observaciones en ese concepto que enviamos, que es una carta de respuesta a la solicitud de información que nos pidió el OCAD, en la cual estamos muy seguros del concepto y el contenido técnico que ella contiene. De tal manera que el espacio que se pueda dar a estas observaciones en el marco de las mesas propuestas será muy beneficioso.

Presidente honorable Senador Miguel Amín Escaf:

Tiene el uso de la palabra el doctor Juan Francisco Arboleda, Subdirector de Hacienda para el uso de la palabra por 3 minutos.

Subdirector de Hacienda, doctor Juan Francisco Arboleda:

Como ustedes conocen, se han hecho importantes esfuerzos, para que en el Presupuesto General del 2021, haya recursos que impulsen la reactivación de la economía, sin duda el sector de la infraestructura es uno de ellos; es uno de los llamados a reactivar la economía. Por eso el gobierno nacional ha hecho ese esfuerzo de asignar recursos extraordinarios para reactivar nuestra economía y todas las regiones del país

Se están haciendo esfuerzos también en temas de vías terciarias, de subsidios eléctricos, todos estos

hacen parte de la problemática no solo de la nación, sino también de la regional del Caribe; creo que, con el levantamiento de las reglas fiscales, este año y el otro vamos a poder ampliar el espacio del gasto que nos impone la situación actual para salir de la crisis.

Celebro y saludo que los sectores estén comprometidos con esta problemática de la Ciénaga Grande de Santa Marta, desde Hacienda, del Ministerio, hemos estado atendiendo en la medida en que podamos y respetando las restricciones y las metas fiscales, las diferentes solicitudes para atender esta problemática; estoy pendiente a las solicitudes y comentarios que haga esta comisión.

Presidente honorable Senador Miguel Amín Escaf:

Tiene el uso de la palabra el Senador Carlos Meisel.

Honorable Senador Carlos Manuel Meisel Vergara:

La problemática social y la necesidad en la inversión e infraestructura de este tipo de proyectos, es innegable; además porque a mí se me critica cuando cuestiono la utilidad de la inversión que se hizo en el puente Pumarejo, si esto no se complementa con lo otro; son más de 700.000 millones de pesos que hoy no están cumpliendo ningún tipo de labor, arrancando porque tampoco se ha garantizado la demolición del viejo, ese es otro tema. Presidente, estoy viendo con respeto que en estos debates hay un sin número de intervenciones, llevamos más de tres horas, tenemos que pasar de los discursos a la acción. Sugiero respetuosamente una mesa de trabajo ágil, que cuente con las diferentes visiones que hemos escuchado hoy y que cuente con la presencia de los dos gobernadores que nos acompañan, para poder agilizar esto.

Solicito con mucho respeto y humildad, poder integrar esta mesa de trabajo, para ver cómo vamos entregándole resultados a la ciudadanía y pasar de los discursos a la acción. Para empezar a entregar resultados en esta lucha de mucho tiempo. Crear una mesa de trabajo en lo posible con la veeduría de los entes de control, unas denuncias muy graves que hace el doctor Caicedo, vale la pena analizarlas. Las autoridades tienen competencias sobre estos hechos, empezar a entregar resultados a la ciudadanía.

Honorable Senador Efraín Cepeda Sarabia:

Solo para decirle al Senador Meisel, que esa fue mi presentación, la conclusión de la Mesa Técnica, la proposición está radicada desde ese momento que seguramente la someterán en proposiciones y varios. Esa fue una de mis conclusiones en la presentación.

Presidente honorable Senador Miguel Amín Escaf:

Tiene la palabra el Senador Fabián Castillo.

Honorable Senador Fabián Castillo Suárez:

Hemos podido concluir de la importancia de esta vía, no solo es para el Magdalena y el Atlántico, sino para todo el país, este corredor vial no solo

corresponde a 2 o 3 departamentos, es el único que existe para conectar el centro del país con el Atlántico, el Magdalena, Bolívar y con otras zonas de la costa Caribe. La región Caribe no puede quedar por debajo en competitividad con otros departamentos y regiones del país; así que me adhiero a esa proposición de Efraín Cepeda, a la cual hizo referencia el Senador Meisel; necesitamos es destrabar los inconvenientes e ir hacia adelante.

La Ministra aclaró, que había 700.000 millones de pesos para los viaductos que eran uno de los inconvenientes en cuanto a las discusiones que habíamos tenido desde hace 2 o 3 años, en donde el presidente ha estado presente, el Senador Pacheco y el Senador Cepeda. Luego aparecen otras dificultades cuando el señor gobernador Caicedo, reitera lo que se había aprobado en el OCAD.

Lo que compete a esta vía es prioridad nacional, tenemos que apuntar a que eso sea una realidad y que se busque lo poco que nos falta, porque tenemos algunas soluciones, como los viaductos, la extensión del APP nos falta muy poco, que sería la unión del puente Pumarejo con el peaje de Palermo. La financiación de eso hay que salir a buscarla, esto tiene que ser una realidad.

Estoy presto para poder aportar alguna de mis ideas y visiones en esa mesa de concertación para poder llevar a cabo este proyecto.

Presidente honorable Senador Miguel Amín Escaf:

Tiene el uso de la palabra el doctor Carlos Caicedo, tiene el uso de la palabra por favor.

Gobernador del Magdalena, doctor Carlos Caicedo:

El documento al que hice relación precisamente es un documento de 19 páginas, suscrito por la Subdirectora de Gestión y Manejo de Áreas Protegidas de Parques Nacionales, doctora Edna Carolina Jarro Fajardo, y una serie de personas que participaron en su redacción, ahí aparecen en el documento, que los voy a aportar a la Presidencia de esta Comisión, si no se conoce.

En varios apartes hay observaciones críticas frente al impacto ambiental del proyecto, en la página 11 por ejemplo, dice: en conclusión, el proyecto, aparece un número extenso, se considera que es relacionado con una de las obras del Condado, uno de los canales. Se considera que no beneficia al Santuario de flora y fauna de la Ciénaga Grande de Santa Marta, más bien lo afecta negativamente, ya que se entiende como una propuesta de canalización que no deja entrar el agua del río Magdalena al complejo lagunar en temporada de aguas altas; que amenaza con desaguar el Santuario durante las sequías.

Esta es una aseveración realmente fuerte, desde el punto de vista ambiental, así como esta hay varias en ese documento, no las podemos soslayar, porque precisamente este proyecto se está ejecutando con recursos de regalías del departamento del

Magdalena. Tuvo participación en su aprobación, el OCAD regional. Nosotros tenemos que salvar la responsabilidad, lo hemos pedido en varias oportunidades que estén completos los estudios ambientales; porque si no están completos, mañana se ejecutan y luego 1 o 2 años después, inmediatamente el impacto ambiental derivará en investigaciones, que pueden tocar a varios funcionarios, entre ellos quien les habla.

Que a pesar de que hemos estado en distintas oportunidades haciendo observaciones de esa ejecución o de esos recursos aportados para la ciénaga y su ejecución, no se han atendido nuestros planteamientos técnicos. Ya lo hace otra entidad que es del sistema nacional ambiental, por supuesto que la entidad sea la que responda por su pronunciamiento finalmente de estos hechos. Lo pusimos en conocimiento del OCAD regional, están en el conocimiento de la procuraduría y la contraloría, inclusive la contralora delegada para el medio ambiente libró oficio al coordinador de la unidad de seguimiento o de regalías, para lo de su competencia.

Lo propio hizo la Procuraduría Delegada para asuntos ambientales; la contralora delegada para el sector ambiental. Es decir, esto está en conocimiento de órganos de control. No quiero entrar en esta polémica, simplemente ahí hay unos documentos técnicos, nosotros lo que esperamos es que las obras que se vayan a hacer se hagan bien hechas, antes que se hagan se tomen todas las medidas necesarias, porque además son estudios hechos años atrás, que tienen que estarse modelando, porque es una dinámica sistémica.

Segundo, señor Presidente, reitero la respetuosa solicitud de una mesa, para analizar no solamente las obras que se irían a hacer con la doble calzada y los conectores entre la vía de la 4G de ruta del sol en Ciénaga, que empalma con el conector vial que está haciendo Invías, a su vez el intercambiador del Puente Pumarejo, los viaductos; es decir, que no sea simplemente una mesa para la discusión de los proyectos de ingeniería, sino también de carácter ambiental, social, incluyendo los temas de agua y saneamiento y productivos, entre otras. Estos 3 componentes tienen que estar asociados a la ejecución de un proyecto de tan amplio impacto, para que efectivamente beneficie al conjunto de la comunidad que está sobre el eje vial e inclusive sobre el sistema lagunar. Respetuosa solicitud en la que quisiésemos insistir.

Presidente honorable Senador Miguel Amín Escaf:

Tiene el uso de la palabra Carlos Francisco Diazgranados Director General de Corpamag.

Doctor Carlos Francisco Diazgranados, Director General de Corpamag:

Como bien lo dijo la doctora Julia Miranda, Directora Nacional de Parques, lo que remitió la Unidad de Parques al OCAD-Caribe, fue la contestación a un oficio a un requerimiento que en su

momento se le hizo, que recoge unas preocupaciones que, para la tranquilidad de la señora directora de la Unidad Nacional de Parques, todas sus inquietudes están contempladas dentro del proyecto que se ha formulado.

Este proyecto tiene muchos componentes, tardamos tal vez 18 meses en construir, puede tener el señor gobernador, por ejemplo, que ha expresado una preocupación ahora, que en invierno no se va a permitir el ingreso de agua del río Magdalena a la Ciénaga Grande de Santa Marta. Le quiero decir que este proyecto está formulado y diseñado para que ocurra absolutamente todo lo contrario, la pretensión es llevar a través de este caño por donde hoy ingresan metros cúbicos por segundo de agua, llevar cerca de 100 metros por segundo. Ahí hay unos estudios topográficos, unas curvas de nivel, unas modelaciones hidráulicas, está diseñado por expertos ingenieros en hidráulicas que nos van a llevar este recurso hídrico a los espejos de agua.

También quiero manifestarle que el Santuario de flora y fauna, que tiene 24.000 hectáreas, forma parte de un área de mayor extensión, que es la ciénaga Grande de Santa Marta, que tiene 528.000 hectáreas, es decir, estas son obras que buscan la recuperación de todo un ecosistema no solamente de una reserva nacional-natural.

A la doctora Julia Miranda quiero manifestarle, que todas sus observaciones están siendo consideradas, prácticamente todas están incluidas dentro de la formulación del proyecto, ahí hay unas estaciones de monitoreo hidrosedimentológico. El Invemar va a tener la responsabilidad de hacerle el seguimiento a la evolución de las condiciones ambientales de toda esta zona; existe una compuerta que nos permite regular el ingreso de aguas cuando exista mucho sedimento. Hay un plan de mantenimiento de estos caños y canales para que su vida útil sea permanente.

De tal manera que quiero darles a todos, a la ciudadanía en general y a la Comisión de Ordenamiento Territorial, la tranquilidad de que este es un proyecto debidamente diseñado y formulado. Que el propósito es seguir avanzando en la recuperación de la cobertura de mangle, especialmente de la Ciénaga Grande de Santa Marta.

Presidente honorable Senador Miguel Amín Escaf:

Tiene el uso de la palabra el Senador Efraín Cepeda, para el cierre de esta citación.

Honorable Senador Efraín José Cepeda Sarabia:

Por lo extenso del debate, solo quiero decir que estos debates sí sirven, es el 8 debate por ejemplo sobre la Ciénaga Grande de Santa Marta que hemos hecho en menos de 4 años; cuando lo iniciamos no estaba el ministro Ricardo Lozano, el ministro anterior, casi que era un tema absolutamente desconocido, donde no había nada de nada, porque no pasaba nada en favor de ese humedal de 500.000 hectáreas. A partir de esos momentos y de esos debates, foros, las visitas de la Secretaría General de

la Convención Ramsar, de la participación de varios ex ministros, por supuesto esas recomendaciones de la Convención Ramsar, debo nuevamente expresarlo, el Ministro Lozano, lo demostró y ha venido aplicando esas recomendaciones de la convención Ramsar, esa es una hoja de ruta que ha venido aprovechando que la Ciénaga está en el registro Montró, y ha conseguido recursos internacionales; por supuesto que ahí no nos podemos quedar, falta muchísimo por hacer.

La Ciénaga se incluyó en el Plan Nacional de Desarrollo, como lo dijo el ministro, está en el proyecto de regalías; de manera que al menos la Ciénaga Grande no es invisible ante los ojos del país, de las autoridades ambientales, de Hacienda Pública; la tragedia de Tasajera tristemente puso todavía el tema mucho más alto. Por eso al reconocer que ha habido avances, debo expresar que falta mucho por hacer, que son muchos los recursos que tenemos que buscar en el presupuesto ministro Ricardo Lozano, nos ayude en ese presupuesto que se está discutiendo ahora, para que se incluyan otros recursos necesarios para seguir en el proceso de recuperación. Igual como le vamos a pedir al Ministro de Agricultura proyectos productivos para la gente, ojalá en esa mesa técnica. Esos debates, la mayoría han estado concatenados con la doble calzada Ciénaga-Barranquilla, que también estamos en un momento crucial, importante a la consecución de los 700.000 de los viaductos. Es importante que el resto de la vía se haga por la alianza pública privada. El gobernador del Magdalena Carlos Caicedo, también así lo ha ratificado, creo que los 40 kilómetros completos, incluidos los 3.6 kilómetros caben en una APP. Solo me queda la preocupación de los estudios de impacto ambiental que ha dicho la directora de la ANLA, que no los tiene todavía, importante llamar la atención sobre ello, para que tengamos una vía que no solamente haga realidad esta conectividad nacional, absolutamente estratégica; sino que tenga el respeto profundo con el medio ambiente, en especial la Ciénaga Grande de Santa Marta y la vía Parque.

Otro resumen apretado sobre la Cartagena-Barranquilla, también encontramos avances, el hecho de la posibilidad de ampliar la concesión en el 20% que ha dicho el Presidente de la ANI, doctor Gutiérrez, que serían unos 30 kilómetros, es importante pero es crucial dentro de la logística del gobierno nacional, contenida en el presupuesto 2021 de concluir, que se terminen esos 12 kilómetros, sabrán cuál es la cifra; si la que yo manejé de 30, 40.000, si la que dijo el director de Invias, que ha expresado que 50.000; cualquiera sea la cifra, creo que sí es importante hacer el esfuerzo para inaugurar esos 12.1 kilómetros. De manera que la apretada síntesis son avances innegables, pero mucho por hacer, mucho trabajo por desarrollar. Por eso la proposición señor presidente, que está sobre la mesa, de conformar esa mesa técnica para los 3 temas. Le pediría se sometiera a consideración como conclusión importante del debate para que tengamos un seguimiento permanente de todos los temas.

Presidente honorable Senador Miguel Amín Escaf:

Continuamos con el Orden del Día, hay unas proposiciones señora secretaria.

Secretaria Sandra Ovalle García:

La proposición con la que concluye el debate y que presenta el Senador Efraín Cepeda.

Proposición:

De acuerdo con el debate dado en la Comisión de Ordenamiento Territorial el 24 de agosto del 2020, solicito aprobar el establecimiento de dos mesas de seguimiento de carácter técnico, que sesionen al menos una vez al mes, para el control y avance y compromisos acordados por la ejecución de las dos obras de infraestructura tratadas en el mencionado debate; doble calzada Ciénaga- Barranquilla, doble calzada Cartagena-Barranquilla.

Esta mesa se solicita esté conformada por la gobernación del Atlántico, gobernación del Magdalena, gobernación de Bolívar, Ministro de Ambiente; Ministro de Transporte, Agencia Nacional de Infraestructura; Instituto Invías; Senadores de la República y Gremios Económicos relacionados con el tema y citados en la mencionada sesión. A su vez, esta mesa debe establecer un cronograma de acciones que permita a la ciudadanía en general, conocer los compromisos y avances en la ejecución de estas vías.

Cordialmente honorable Senador *Efraín Cepeda*.

La siguiente proposición, se solicita respetuosamente hacer una audiencia pública del diferendo limítrofe entre los departamentos de Caquetá, Meta y Guaviare, antes de la radicación del informe en la plenaria.

Esta proposición está firmada por el Senador *Jorge Eliécer Guevara, Jorge Eduardo Londoño, Béner Zambrano; Mauricio Gómez; Representante a la Cámara, Harry Giovanni González y Edwin Alberto Valles.*

Era solamente para que quedara acumulada con la proposición aprobada en la mañana de hoy por parte de la Senadora María del Rosario Guerra.

Presidente honorable Senador Miguel Amín Escaf:

En consideración las proposiciones presentadas. Anuncio que va a cerrarse. Queda cerrada. La aprueba la Comisión.

Secretaria Sandra Ovalle García:

Han sido aprobadas sin ningún voto negativo.

Honorable Senador Jorge Eliécer Guevara:

Es para agradecerles la decisión que acaban de tomar, porque me parece que integrando las dos proposiciones, terminamos haciendo una audiencia amplia, porque la impresión que tengo es que la primera proposición aprobada es una audiencia supremamente cerrada, creo que la condición que tiene el diferendo hoy requiere una discusión amplia, una mayor participación de la gente. De tal manera que una decisión futura que tome el Senado recoja el máximo consenso de la gente.

Presidente honorable Senador Miguel Amín Escaf:

La audiencia que se hizo inicialmente, fue con los Senadores y no se aceptó ni siquiera que los Senadores y Representantes pudieran intervenir, para hacer una audiencia totalmente transparente. Con estas nuevas proposiciones la podemos ampliar.

Se levanta la Comisión y se convoca por Secretaría, muy amables.

MIGUEL AMÍN SCAF
Presidente

CARLOS MANUEL MEISEL VEGARA
Vicepresidente

SANDRA OVALLE GARCÍA
Secretaria General