

inFormar

Publicación Concesionaria Nueva Vía al Mar / Proyecto Corredor Vial Mulaló - Loboguerrero / Edición N° 6 / Mayo - Junio - Julio 2017 / Valle del Cauca
Distribución gratuita

ISSN 2539-195X

Un año histórico para la infraestructura de transporte en Colombia



Potenciando el turismo en el municipio de La Cumbre



RESULTADOS DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

Al interior de esta edición encuentra los stickers para el Mapa Flora y Fauna Proyecto Mulaló Loboguerrero de nuestra edición n° 6!



Un año histórico para la infraestructura de transporte en Colombia



En la ANI estamos haciendo posible la transformación de la infraestructura de transporte en Colombia a través de los contratos de concesión o Asociación Público Privada (APP). El año pasado, según el reporte de Índice de Obras Civiles del DANE, el crecimiento de las obras civiles estuvo jalonado por la inversión privada de las concesiones de infraestructura, compensando la caída de las inversiones de sectores relacionados con la energía y los recortes presupuestales en obra pública que se dieron a nivel nacional.

La inversión privada de las concesiones y APP superó los \$6,5 billones, cifra récord en la historia del país. Como punto de comparación, más que duplicamos la inversión privada del 2011 cuando se creó la ANI. Las inversiones de las concesiones o APP ya representan más del 65% de

las inversiones en infraestructura de transporte de orden nacional. Este año debería ser aún mejor, porque ya están entrando en el periodo pico de construcción 30 APP del programa de Autopistas 4G.

Todo se evidencia con resultados muy importantes: en autopistas se entregaron 240 kilómetros de vías nuevas en el 2016, casi todas en doble calzada. Todos los grandes aeropuertos del país están en proceso de expansión. Por ejemplo, en Bogotá están en curso inversiones por \$1 billón que permitirán al aeropuerto movilizar más de 40 millones de pasajeros y en Cali se entregó un nuevo terminal para vuelos internacionales. Una vez terminadas estas inversiones tendremos una de las mejores redes de aeropuertos en América Latina.

En el tema portuario también se realizaron grandes inversiones. Sólo en Buenaventura, inició operaciones el Puerto de Aguadulce, un proyecto que requirió cerca de US\$600 millones en inversiones, y se entregaron las ampliaciones de la Sociedad Portuaria de Buenaventura y TCBuen. Así se duplicó la capacidad de movimiento de contenedores en el puerto de Buenaventura, posicionándolo como uno de los más competitivos en la Costa Pacífica de América Latina.

Sin embargo, la corrupción de Odebrecht ha puesto en jaque dos proyectos muy importantes: la Autopista Ruta del Sol sector 2 y la APP para la navegabilidad del Río Magdalena. También se ha sembrado la duda sobre nuestra capacidad de sacar esto adelante. Los costos negativos de la corrupción son muy grandes.

Por eso estamos tomando decisiones diligentemente para castigar a los corruptos, sin poner en riesgo la estabilidad jurídica y normativa que se requiere para continuar con el ritmo de inversiones. En este sentido, ya terminamos el contrato de concesión de Ruta del Sol sector 2 y hemos planteado una fórmula de liquidación que permite pagar las deudas a los acreedores de buena fe, como empleados, proveedores y bancos, pero que también nos permite retener los aportes correspondientes al

concesionario como respaldo contra multas y futuras demandas. Este acuerdo lo hemos presentado al Tribunal de Arbitramento para que sea evaluado por terceros independientes y los entes de control. Debemos brindar total tranquilidad al país que se ha tomado la solución correcta y que lo que eventualmente se decida tenga solidez jurídica. En mi encargo como director ejecutivo de Cormagdalena, también actuamos con diligencia al declarar en primera instancia la caducidad del contrato para la navegabilidad del Río Magdalena, Navelena. La decisión fue apelada por la concesionaria y posteriormente solicitaron declarar la nulidad de la caducidad. Estos recursos en el debido proceso están en revisión, se realizó audiencia para presentar los resultados el pasado 17 de abril, de quedar en firme la caducidad de Navelena, Odebrecht se quedaría sin contratos en el país.

Gracias a la pronta diligencia de la ANI y Cormagdalena, bajo la supervisión del Ministerio de Transporte y los entes de control, se ha logrado mantener la confianza, evitado una parálisis en obras, como la que se ha dado en el Brasil

y Perú. Para nuestro país esto sería catastrófico en materia de crecimiento económico y competitividad.

Prueba de esta confianza, es la buena participación que tuvimos en la más reciente licitación del proyecto Cúcuta-Pamplona de Autopistas 4G, cuando mucha gente especulaba que se declararía desierta. Nos dieron su voto de confianza tres empresas o consorcios extranjeros, que creyeron en la seriedad del país. Otro ejemplo es la obtención de tres cierres financieros acreditados y aprobados ante la ANI en el 2017. En estos tres cierres se acreditaron compromisos crediticios por más de \$3 billones.

La gestión continúa su marcha. Estamos trabajando para lograr que Colombia tenga una de las mejores infraestructuras de América Latina en el año 2021.

Luis Fernando Andrade Moreno,
Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura ANI





Ambiental



Ambiental

Resultados del Estudio de Impacto Ambiental

El Proyecto Vial Mulaló Loboguerrero, es una nueva vía que conectará las zonas industriales del Valle del Cauca con los puertos de Buenaventura en el Pacífico colombiano.

Su construcción está proyectada para un periodo de 5 años y en su trayecto cruzará los municipios de Yumbo, La Cumbre y Dagua, generando progreso y nuevas oportunidades para todos los habitantes de la región.

Para iniciar con la Fase de Construcción del Proyecto es necesario obtener la Licencia Ambiental, y para obtenerla, la Concesionaria Nueva Vía al Mar realizó en toda el área de influencia del Proyecto: el Estudio de Impacto Ambiental, con el que entendimos el estado actual de la zona, identificamos los posibles impactos que podrían causarse, y planificamos las medidas de manejo que ejecutaremos.

Este estudio ya fue ejecutado y sus resultados. Los clasificamos en 8 componentes:

1. El agua

Las fuentes hídricas analizadas, registran rastros de contaminación con materia orgánica, debido a la ausencia de sistemas de tratamiento de aguas residuales, lo que implica que las aguas sin tratar llegan a ríos y quebradas. También se hallaron concentraciones altas de plomo y corrosión en el agua; esto puede estar asociado al uso de fertilizantes industriales y el desarrollo de actividades agrícolas. Significa que actualmente las aguas de la zona de influencia no son aptas para uso doméstico, ni consumo humano sin tratamiento previo.

En este componente es importante no solo hablar de las fuentes superficiales, sino también de las aguas subterráneas que existen en el área de influencia del Proyecto.

Para caracterizar y analizar los cuerpos de agua subterráneos se realizó un estudio hidrogeológico, el cual buscó identificar las condiciones de las fuentes y establecer la interacción del Proyecto vial con las mismas. Para ello se dividió el área de influencia en 3 zonas:

• **Zona 1:** Cuenca de la quebrada Mulaló, incluyendo los Túneles Mulaló 1, Mulaló 2 y Cresta de Gallo.

• **Zona 2:** Valle de Pavas, incluyendo el Túnel Pavas.

• **Zona 3:** La más cercana a Loboguerrero, incluyendo el Túnel Loboguerrero.

En estas zonas se analizaron aspectos como la geomorfología, suelos, litología, hidrología, geología y precipitación, entre otros. A lo largo del trazado realizamos las siguientes actividades y pruebas en Mulaló, Pavas y Loboguerrero:

153 perforaciones para un total de 8.029 metros perforados

Instalación y monitoreo de 60 piezómetros

102 líneas sísmicas en superficie para un total de 8.924 metros

18 Tomografías en superficie para un total de 11.995 metros

12 Sondeos eléctricos verticales

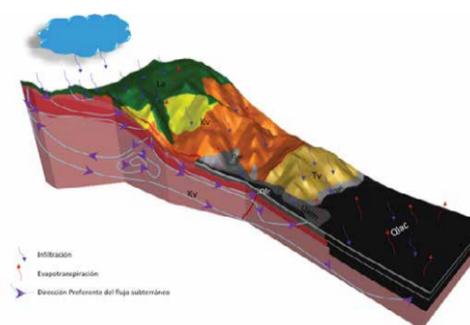
Caracterización de 62 puntos de agua como pozos, aljibes y manantiales

Caracterización de 51 puntos de corrientes superficiales

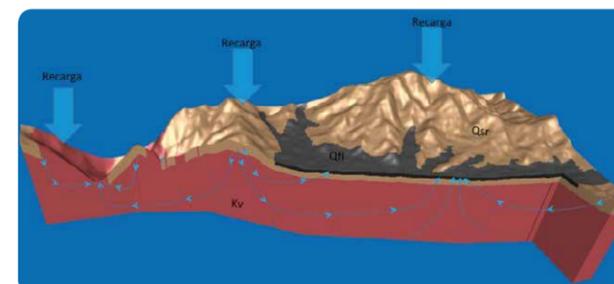
3 Pruebas Gamma Ray

Caracterización y pruebas de infiltración en 39 puntos de agua subterránea y además 9 pruebas Slug y 9 pruebas Lugeon

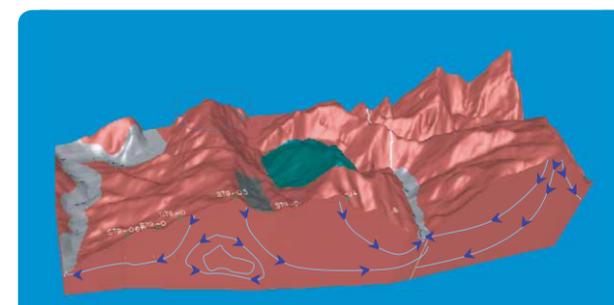
Con los datos de campo y laboratorio obtenidos en estos estudios, se llevó a cabo una modelación hidrogeológica, para cada una de las zonas.



Zona 1: Representación modelo cuenca de la quebrada Mulaló



Zona 2: Direcciones de Flujo y Comportamiento del Agua Subterránea Corte Longitudinal zona de Pavas



Zona 3: Direcciones de flujo y comportamiento del agua subterránea corte longitudinal zona Túnel Loboguerrero.

El modelo permitió recrear y analizar, a través de capas, las principales unidades hidrogeológicas, las fallas geológicas, así como las corrientes superficiales.

Lo primero que permitió conocer el modelo es cómo se comporta el agua con respecto a las características físicas de cada zona de estudio, es decir, cómo funciona el ciclo hidrológico en cada una, logrando establecer o calcular la cantidad de lluvia, cuánta de esta se escurre por las laderas, cuánta se infiltra y cuánta se evapora, lo cual determina la

forma y cantidad en que los cuerpos de agua subterráneos se recargan, transportan y descargan agua en condiciones normales.

Así mismo, en la modelación se realizaron dos simulaciones, una que representa las condiciones naturales y otra con la construcción de las obras principales del Proyecto, esto es, para la zona Mulaló túneles, Mulaló 1, Mulaló 2 y Cresta de Gallo; para la zona Loboguerrero, el Túnel Loboguerrero y para la zona del valle de Pavas, la construcción del Túnel Pavas y el terraplén.

¿Qué impactos se pueden generar en el agua superficial y subterránea de la zona con la construcción del Proyecto?

En el agua superficial:

Pueden generarse:

- Cambios en la calidad del agua superficial, tales como aumento en sólidos, materia orgánica, entre otros, principalmente por escorrentías de las aguas lluvias en los frentes de obra.

- Modificaciones en la forma como se pueda mover el agua superficial en el área de influencia del Proyecto.

En el agua Subterránea:

Como resultado de la modelación, se puede inferir que:

- Los posibles impactos de la construcción de la vía en las diferentes zonas modeladas se circunscriben a la zona de túneles y no para las zonas de puentes y terraplenes.

- Para el caso de los túneles Mulaló 1 y Mulaló 2 posiblemente se alterará la unidad hidrogeológica más cercana, pudiéndose ver intervenidos 2 afloramientos que presentan caudales de 0.081 litros por segundo y 0.166 litros por segundo.

- El Túnel Cresta de Gallo no afectará la dinámica hidráulica subterránea.

- Para el caso del Túnel Pavas, en la simulación, posiblemente se podría ver intervenida la unidad hidrogeológica más cercana, con la probabilidad de alterar los niveles de un afloramiento.

- El Túnel Loboguerrero no afecta la dinámica hidráulica subterránea.

¿Pero, qué haremos para darles un debido manejo?

- Instalaremos barricadas que aislarán los cuerpos de agua de las obras en la vía.

- Se prohibirá cualquier tipo de vertimiento de aguas residuales en la zona del Proyecto.



Ambiental

• Se destinará el 1% del total de la inversión para la recuperación, conservación, preservación y vigilancia de las cuencas hidrográficas de donde se tome el recurso agua para hacer uso en las actividades constructivas del Proyecto.

• Y para identificar cualquier cambio en las principales fuentes hídricas subterráneas del área de influencia, se continuará con la Red Monitoreo de Aguas Subterráneas y acuíferos en la zona del Proyecto.

¿Qué lograrán estas medidas?

Evitaremos la contaminación de los cuerpos de agua por las obras ejecutadas en la construcción de la vía y la red de monitoreo nos permitirá hacer seguimiento en tiempo real sobre el comportamiento de las aguas subterráneas y acuíferos en la zona de Influencia del Proyecto.

2. El ruido y el aire

Ubicamos puntos de monitoreo de la calidad del aire y puntos para la medición del ruido.

Aquí encontramos que la mayoría de las emisiones y los ruidos son generados por el tráfico de vehículos y maquinaria pesada.

Y los resultados arrojaron que la calidad del aire dentro de la zona de influencia es buena, y las emisiones de ruido están dentro de los límites establecidos.

¿Qué impactos podrían generarse en la calidad del aire y el nivel de ruido en la zona con la construcción del Proyecto vial?

Podrían generarse más emisiones de material particulado y gases en la zona.

Podrían surgir cambios en los niveles de ruido.

¿Qué pensamos hacer para solucionar esto?

• Realizaremos aspersión de agua en los frentes de obra para minimizar la emisión de polvo.

• Todos los vehículos del Proyecto tendrán al día la revisión técnico mecánica

• Se darán mantenimientos generales a todos los equipos involucrados en la obra.

• Durante la Fase de Construcción realizaremos de manera periódica mediciones de ruido y aire, con el fin de identificar si existe o no variación con respecto a su estado actual y evaluar otras acciones.

3. El suelo

Y para este componente los resultados arrojaron que más del 52% de las tierras son óptimas para el desarrollo de prácticas productivas eficientes. Sin embargo, están siendo ocupadas en actividades como: la ganadería y la explotación forestal, generando así desaprovechamiento del potencial del terreno.

¿Con la construcción del Proyecto que impactos podríamos generar sobre el suelo?

Podrían realizarse modificaciones al paisaje a causa del paso de la vía.

En algunas partes cambiaría el uso de los suelos.

¿Qué medidas se tomarán para contrarrestarlo?

Restableceremos la cobertura vegetal, mediante planes de arborización y empedradización en las zonas intervenidas.

Y además se implementarán obras para la estabilización de todos los taludes.

4. La flora

Con los datos, se pudo establecer que el número de árboles a intervenir es de 6298 ejemplares. De los cuales 5 individuos de la especie Ceiba (ceiba pentandra), 1 individuo de la especie Nogal (junglans neotropica) se encuentran en veda regional, 43 especies de epifitas vasculares y 126 no vasculares, se encuentran en veda nacional.

¿Sabiendo esto, qué impactos podrían generarse sobre la flora del lugar?

Reducción en la flora, ya que se deberán cortar algunas especies que estén ubicadas en las áreas donde se localizarán las obras principales del Proyecto, especies de árboles tanto de porte pequeño, mediano y grande.

¿Cómo manejaremos estos cambios?

Identificaremos la vegetación susceptible a ser rescatada y posteriormente la trasladaremos a un nuevo sitio de plantación.

Diseñaremos y ejecutaremos un Plan de Compensación por la Pérdida de la Biodiversidad, que permitirá sembrar árboles de especies nativas en la zona y enriquecer otras para aumentar las coberturas de bosque y así poder mejorar toda la flora, principalmente en las zonas de protección de ríos y quebradas.



Ambiental

5. La fauna

Actualmente las actividades agrícolas e industriales que se llevan a cabo en la región, han modificado los hábitats de los animales silvestres. Sin embargo, nuestro estudio también



Chucha
(*Didelphis marsupialis*)



Murciélago
(*Artibeus sp.*)



Rana
(*Sachatamia orejuela*)



Rana
(*Dendropsophus columbianus*)



Cazadora verde
(*Leptophis depressirostris*)



Batará carcajada
(*Thamnophilus multistriatus*)



Buío
(*Nyctidromus albicollis*)



Barranquero
(*Momotus aequatorialis*)

¿La construcción tendrá algún impacto sobre estos ecosistemas?

El impacto que podría generarse es un cambio en la abundancia de especies de fauna en el área de influencia, debido a que algunos de los animales podrían migrar a otros sectores mientras se construye la vía.

¿Cómo vamos a trabajar para contrarrestar este impacto?

Se realizará rescate de fauna que se encuentre en estado de indefensión en el área de influencia directa del Proyecto.

También se prohibirá a todo el personal vinculado con el Proyecto la caza, captura, y manipulación de cualquier especie silvestre en el área del Proyecto.

Se realizarán capacitaciones en torno al manejo de la fauna silvestre.

Y además, se propone la construcción y adecuación de 42 pasos de fauna que permitirán a las especies que requieran cruzar de un lado a otro de la vía, puedan hacerlo con seguridad y sin ponerse en riesgo. Estos pasos consisten en:

1. Adecuar pasos secos dentro de las obras hidráulicas, mediante la instalación de plataformas dentro de cuatro Box Couvert, las

arrojó que aún sobreviven diversas especies de aves, mamíferos, reptiles y anfibios en la zona, como por ejemplo gavián, lechuza, ratón de pradera, iguana, rana rubí, entre otros.

plataformas de acceso a estos pasos y la construcción de tres alcantarillas secas.

2. Utilizar como pasos de fauna, 35 puentes relacionados con las rondas hídricas de los principales drenajes superficiales cruzados por el Proyecto.

Componente Socioeconómico y Cultural

6. La dimensión espacial

Y la información arrojó que la infraestructura y la calidad en los servicios públicos dentro de la zona rural son insuficientes para abastecer con la demanda actual.

¿Qué impactos adicionales podrían presentarse por el Proyecto?

Podría generar un aumento en la población flotante en el área de influencia del Proyecto tras la generación de expectativas por vinculación laboral en regiones cercanas y a su vez una presión sobre la demanda en los servicios públicos y sociales.

Así mismo, con el desarrollo de las actividades del Proyecto podría registrarse una alteración en la infraestructura social y económica del área intervenir, la cual será objeto de compensaciones conforme lo establece la normatividad existente.



Ambiental



Ruta de los Vientos

¿Cómo pensamos mitigar esos impactos?

Se realizarán reuniones informativas para dar a conocer el procedimiento y requisitos para la vinculación laboral.

Se visitará a cada familia que vaya a recibir algún tipo de intervención directa por parte del Proyecto y mediante el diligenciamiento de una ficha socioeconómica, se adelantará un estudio de las familias ubicadas en los posibles predios que serán afectados y/o que tengan probabilidad de alterar su infraestructura social y económica.

Así mismo, previo el inicio de actividades se llevará a cabo el levantamiento de las actas de vecindad de la infraestructura cercana al área de intervenir, con el fin de conocer su estado actual.

7. La dimensión económica

En la actualidad dentro de la zona del Proyecto hay una gran expectativa por la generación de empleos y progreso para la región.

¿Pero qué impactos podrían generarse a causa del Proyecto en este componente?

- Cambio en la dinámica laboral ya que vincularemos personal del área de influencia que cumpla con los perfiles requeridos por el Proyecto.

- Generación de expectativas por venta de bienes y servicios

- Cambio en la vocación económica pues continuaremos fortaleciendo el Corredor Ambiental, Turístico y Cultural, posicionando esta zona para el turismo del Valle del Cauca como la **Ruta de los Vientos**.

- Cambio en expectativas sociales por el valor de la tierra

¿Qué haremos para manejar estos impactos?

En cada municipio del área de influencia se adelantarán convocatorias de empleo para la etapa constructiva del Proyecto y socializaremos en las comunidades el procedimiento para la vinculación laboral y los bienes y servicios que son requeridos por el mismo.

Por medio del SENA y a través del programa FormarT, fortaleceremos los conocimientos de los habitantes de la región capacitando en áreas específicas de empleo para su potencial contratación en la obra y en los temas relacionados con el turismo, manipulación de alimentos, sistemas, agricultura, formulación de proyectos, entre otros.

Se realizarán reuniones informativas para dar a conocer el alcance de la gestión socio predial que involucrará:

- Revisión documental de los títulos de propiedad
- Asesoría en materia de saneamiento de títulos (hipotecas, embargos y otros)
- Explicación del proceso de enajenación voluntaria
- Acompañamiento a los propietarios en su proceso de traslado.

8. La dimensión política organizativa:

Pudimos ver que hoy en día las actividades desarrolladas en la región han ayudado al crecimiento de todas las comunidades. Los municipios del área de influencia del Proyecto, cuentan con un gran potencial en materia de organización social, económica y cultural y es nuestro objetivo es velar por el fortalecimiento de las mismas.

¿Qué cambios podrían presentarse en la comunidad?

Durante la fase de construcción pueden generarse:

- Conflictos sociales por molestias en las comunidades.
- Generación de expectativas con respecto al valor de la tierra, en mayores ingresos por la venta de bienes y servicios y por vinculación laboral.

- Cambio en la dinámica laboral

¿Cómo garantiremos que las comunidades no salgan afectadas?

Trabajaremos de la mano con las autoridades locales.

Fortaleceremos las organizaciones sociales y comunitarias identificadas en la zona, así como con aquellos actores sociales con injerencia en las comunidades, con el fin de potencializar el corredor Ambiental, Turístico y Cultural "La Ruta de los Vientos", que permitirá a su vez fortalecer el desarrollo local, favoreciendo el entorno económico de las comunidades posterior al desarrollo de la obra.

El Proyecto viene a integrarse a la realidad ambiental y social de la zona y aportar al desarrollo integral de la región. La ejecución del Proyecto, también traerá:

- **Aumento de la oferta laboral y generación de empleo.**
- **Establecimiento de red de monitoreo para seguimiento de las aguas subterráneas.**
- **Compensación por pérdida de la biodiversidad**
- **Formación de líderes ambientales de la comunidad, escuelas y colegios de la zona.**
- **Al finalizar la construcción habremos posicionado la zona como de atractivo turístico.**

Potenciando el turismo en el municipio de La Cumbre

Desde el corregimiento de Mulaló pasando por Pavas en el municipio de la Cumbre, hasta llegar al corregimiento de Loboquerrero en el municipio de Dagua, la Concesionaria Nueva Vía al Mar – COVIMAR - busca fortalecer el Corredor Ambiental, Turístico y Cultural "Ruta de los Vientos" y para lograrlo adelanta diferentes estrategias a través de la planeación y el acompañamiento de la comunidad, la administración municipal y las organizaciones sociales

Plan de Desarrollo Turístico

En el municipio de La Cumbre, COVIMAR participa como facilitador en la construcción del Plan de Desarrollo Turístico, este Plan se desarrolla en cuatro pasos a partir de una metodología orientada a lograr el diálogo constructivo entre los diferentes actores del ámbito turístico del municipio.

- ▶ **Paso 1:** Mirada de Territorio - Diagnóstico del territorio - Inventario turístico
- ▶ **Paso 2:** Estrategias y aprovechamiento
- ▶ **Paso 3:** Elaboración del plan turístico y consecución de recursos
- ▶ **Paso 4:** Desarrollo del plan, evaluación y seguimiento

El Paso 1: Mirada de territorio, diagnóstico e inventario, inició el 10 de noviembre de 2016 con la participación de la Administración Municipal, empresarios del sector turístico, la Corporación de Turismo del municipio de La Cumbre – CORTUCUMBRE -, la Asociación de Artistas, Artesanos y Mecateros del corregimiento de Pavas – ASAMEPA -, la Corporación de Cultura y de Desarrollo Social La Gesta, la Fundación Museo Sol y Luna, entre otros. Hasta la fecha se han realizado nueve (9) reuniones de conocimiento de entorno, cuatro (4) talleres encaminados a la elaboración del diagnóstico y el planteamiento de estrategias, y cuatro (4) recorridos en todas las veredas y corregimientos del municipio, para la identificación de la oferta turística y atractivos de la zona, para la elaboración del mapa turístico y creación del directorio de servicios turísticos.

Inventario Turístico

A través de la Alcaldía Municipal se vincularon seis estudiantes del grado decimo del Colegio Simón Bolívar los cuales apoyan el proceso de definición del comportamiento turístico y operadores, la carga turística y los formatos de inventario turístico y requerimientos de las normas sectoriales en servicios turísticos.

Formación de Turismo de Naturaleza

Con una duración de 340 horas, el 22 de febrero del 2017, inició la formación de Turismo de Naturaleza impartido por el SENA, gestionado en conjunto con la Administración Municipal.

Primer conversatorio con el Secretario de Desarrollo Turístico Departamental

El pasado 22 de marzo, se realizó el primer conversatorio con el Julián Felipe Franco Restrepo, Secretario de Desarrollo Turístico Departamental, el cual presentó las estrategias de turismo para el Valle del Cauca. Este evento impulsa el reconocimiento del municipio de la Cumbre por su turismo de naturaleza, representando en su multiplicidad de paisajes, recursos naturales, aviturismo y su variedad arquitectónica y arqueológica.

Consejo Municipal de Turismo

El 04 de abril, se realizó el nombramiento de los miembros del Consejo Municipal de Turismo de la Cumbre, el cual quedó integrado por Blanca Liliana Montoya, Alcaldesa municipal; Ana Maritza Camayo, Secretaria de Planeación Municipal, los concejales Daniel Rojas y Ramiro Alberto Percy, varios sectores de la economía del municipio y, Orlando Hung, Secretario de Gobierno municipal. En representación de las empresas asentadas en el municipio, en este Consejo postuló a Covimar como uno de sus miembros.



Taller Priorización de Estrategias- Construcción del Plan de Desarrollo Turístico. Municipio de La Cumbre



Protocolizados los acuerdos alcanzados en el proceso de Consulta Previa con la Comunidad Negra de Mulaló para el Proyecto Vial Mulaló Loboguerrero

Después de dos años de grandes esfuerzos conjuntos, el sábado 29 de abril de 2017, se realizó la protocolización de acuerdos del Proceso de Consulta Previa con el Consejo Comunitario de la Comunidad Negra de Mulaló y la Concesionaria Nueva Vía al Mar – COVIMAR- para el Proyecto Vial Mulaló Loboguerrero.

En estos acuerdos se lograron concertar las medidas de manejo para los posibles impactos que se generen en la construcción y operación del Proyecto, definiéndose medidas desde los componentes físico, biótico, socioeconómico y cultural. Adicionalmente se acordaron inversiones sociales voluntarias para las comunidades asentadas en el territorio ancestral de Mulaló por COVIMAR.

COVIMAR desarrolló el proceso de consulta previa, garantizando los derechos de la comunidad étnica, y buscó las alternativas para que el dialogo intercultural permitiera establecer puntos comunes, de manera clara, transparente y enmarcados en el principio de la buena fe. Esta protocolización de los acuerdos es un avance significativo en los trámites que deben surtir para la obtención de la Licencia Ambiental ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, para la viabilización de este Proyecto.

El proceso de Consulta se desarrolló bajo la coordinación de la Dirección de Consulta Previa del Ministerio del Interior y la participación de la Autoridad Nacional de

Licencias Ambientales – ANLA -, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI -, la Defensoría del Pueblo, la Procuraduría Ambiental y Agraria del Valle del Cauca y la interventoría del Proyecto, Consorcio Interconcesiones 4G. Los compromisos de la Concesionaria Nueva Vía al Mar S.A.S desde el punto de vista social incorporan la visión étnica de la comunidad negra de Mulaló, con el fin de contribuir al fortalecimiento de las dinámicas culturales de la misma, beneficiando a la población de esta zona ubicada en el municipio de Yumbo.

Las claras, concretas, adecuadas y realizables medidas de manejo planteadas por COVIMAR frente a los posibles impactos que se generarán con ocasión del desarrollo del Proyecto, están basadas en estudios de caracterización de línea base altamente confiables desarrollados en el territorio ancestral de Mulaló. Por lo anterior, COVIMAR buscó las mejores medidas de manejo que atiendan los impactos que posiblemente serán generados por el Proyecto.

En el ejercicio de Formulación de Acuerdos entre el Consejo Comunitario de la Comunidad Negra de Mulaló y la Concesionaria Nueva Vía al Mar fue posible encontrar acuerdo en 135 Puntos (83 %) y no lo fue posible en 27 (17%), lo cual a juicio del Ministerio del Interior – Dirección de Consulta Previa demuestra que si bien no se logró concertación en algunos componentes, el proceso se puede catalogar exitoso y por lo tanto es factible realizar una **PROTOCOLIZACIÓN CON ACUERDOS**.

Con la Protocolización de la Consulta Previa, se alcanza un hito que incorpora los planteamientos de los actores sociales del área de influencia, para la viabilización del Proyecto Vial Mulaló Loboguerrero.

Cambiamos y nos fortalecemos

La experiencia de nuestros accionistas en proyectos viales, nos permite explorar nuevos caminos que generen sinergias, eleven la calidad de vida de los habitantes del área de influencia del Proyecto y aporten al desarrollo de las regiones en las que tenemos presencia.

Dentro de un proceso estratégico, se ha decidido unificar la marca e imagen de los canales de comunicación para que estos sean visual y conceptualmente reconocidos. De esta manera, reuniremos la concentración de esfuerzos que contribuyen a mejorar la eficiencia de los proyectos de infraestructura.

Dentro de una sinergia que nos fortalece, nuestra comunicación seguirá entendiéndose y atendiéndose de acuerdo a las particularidades de cada proyecto, resaltando sus virtudes sociales y culturales.

Les presentamos a **COVIAMIGO** quien acompañará a **COVITO** en todas sus apariciones y en la próxima edición, **EL VIARIO** será la nueva marca y concepto de nuestra publicación trimestral, en la que continuaremos entregando información veraz y precisa acerca de todos los avances relacionados con el Proyecto en materia social, ambiental y técnica.

El Viario



Dirección:

Miguel Eduardo Vargas Hernández/Gerente General, Covimar

Consejo Editorial:

José María Morejón López/Director de Obra, Consorcio Constructor Mulaló – Loboguerrero

Gustavo Adolfo González Hernández/Director Técnico, Consorcio Constructor Mulaló – Loboguerrero

Adriana Fawcett Vargas/Gerente Jurídica, Ambiental y Social, Covimar

Karen Hernández Blanquicett/Directora Jurídica, Consorcio Constructor Mulaló – Loboguerrero

Edición General:

Luis Mario Ordóñez Silva/Director Ambiental, Social y Predial, Consorcio Constructor Mulaló – Loboguerrero

Comité de Comunicaciones:

Gustavo Adolfo González Hernández/Director Técnico, Consorcio Constructor Mulaló – Loboguerrero

Luis Mario Ordóñez Silva/Director Ambiental, Social y Predial, Consorcio Constructor Mulaló – Loboguerrero

Luis Alfredo Rengifo Bernardi/Ingeniero Contractual, Covimar

Maricela Martínez Libreros/Coordinadora Social, Consorcio Constructor Mulaló – Loboguerrero

Alberto Javier Paredes Camacho/Auxiliar de Ingeniería Consorcio Constructor Mulaló – Loboguerrero

Elsa Ruiz Maya/Coordinadora de Comunicaciones, Relaciones y Medios, Covimar

Fotografía:

Equipo de la Gestión Social y Ambiental, Consorcio Constructor Mulaló – Loboguerrero

Diseño e Impresión:

Ingeniería Gráfica S.A.

"InFormarT" es una publicación de la Concesionaria Nueva Vía al Mar – Covimar

Oficina de Atención al Usuario:

Calle 4 No. 5-28 Av. Principal Pavas - Valle del Cauca - Colombia - Tel 317 646 2354

atencionalusuario@covimar.com.co

ISSN 2539-195X



InFormarT está impreso en papel de la línea EARTHFACT que se elabora a partir de 100% fibra de caña de azúcar y no contiene químicos blanqueadores, lo que la hace más amigable con el medio ambiente.



Oficina de Atención al Usuario:
Calle 4 No. 5-28 Av. Principal Pavas - Valle del Cauca - Colombia - Tel 317 646 2354
atencionalusuario@covimar.com.co