	<b>ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL</b>	Fecha: 03/02/2016
		Versión: 1
		Código: EL-PL-10
		Página 1 de 37

**AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES – ANLA –  
ACTA DE AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL**

**Proyecto:** “CONSTRUCCIÓN CONECTANTE C1-C2 UNIDAD FUNCIONAL 1 BUCARAMANGA – PAMPLONA”, localizado en el municipio de Floridablanca en el departamento de Santander

**Trámite administrativo iniciado mediante Auto 2789 del 05 de julio de 2017.** Evaluación de solicitud de licencia ambiental;

**Empresa:** AUTOVIA BUCARAMANGA PAMPLONA S.A.S.

**Expediente:** LAV0046-00-2017

**Fecha:** 26 de enero de 2019

**Lugar:** Centro de Convenciones NEOMUNDO, ubicado en la Calle 89 Transversal Oriental Metropolitana-69, Barrio Tejar de la ciudad de Bucaramanga.

**Hora de inicio:** 8:45 AM **Hora de finalización:** 2:53 PM

**DESARROLLO DE LA AUDIENCIA**

En el Centro de Convenciones NEOMUNDO, ubicado en la Calle 89 Transversal Oriental Metropolitana-69, Barrio Tejar de la ciudad de Bucaramanga, y siendo las 08:45 a.m. del día 26 de enero de 2019, se dio inicio a la Audiencia Pública Ambiental ordenada mediante el Auto 5080 del 27 de agosto de 2018, dentro del trámite administrativo ambiental iniciado mediante Auto 2789 del 05 de julio de 2017, para la evaluación de la solicitud de Licencia Ambiental para el proyecto “CONSTRUCCIÓN CONECTANTE C1-C2 UNIDAD FUNCIONAL 1 BUCARAMANGA – PAMPLONA”, localizado en el municipio de Floridablanca, en el departamento de Santander.

Esta Audiencia Pública Ambiental fue convocada mediante Edicto fijado a partir del 15 de noviembre de 2018, en la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, en la Corporación Autónoma Regional para la defensa de la Meseta de Bucaramanga –CDMB - y en la Alcaldía y Personería municipal de Floridablanca. De igual manera, se publicó su contenido en los diarios Vanguardia Liberal y El Tiempo, los días 25 de noviembre de 2018 y 20 de enero de 2019, de conformidad con lo dispuesto en el Decreto 330 de 2007, compilado en el Decreto 1076 de 2015.

A través de la Resolución 00070 del 16 de enero de 2017, la entonces Directora General de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, delegó a la doctora Martha Elena Camacho Bellucci, identificada con cédula de ciudadanía 37.916.457, titular del cargo Asesor Código 1020 – Grado 13 de la Planta Global de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, la facultad de presidir las Audiencias Públicas Ambientales.



GOBIERNO  
DE COLOMBIA

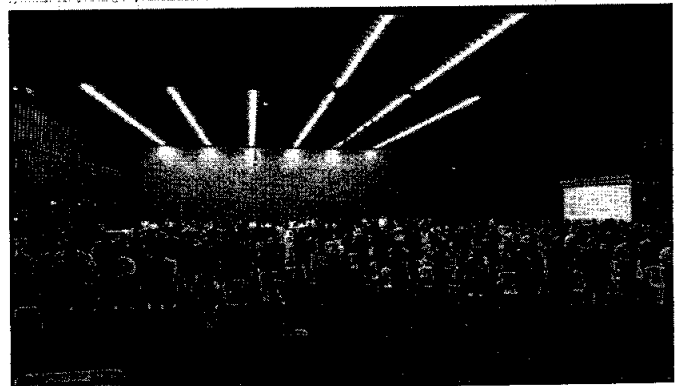
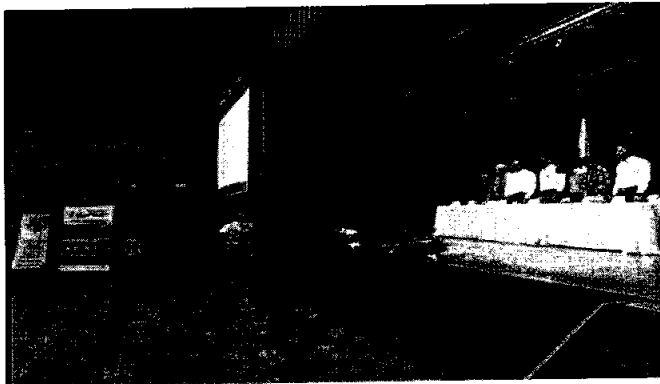


MINAMBIENTE

Calle 37 No. 8 – 40 Bogotá, D.C. Edificio Anexo  
Código Postal 11031156  
Centro de Contacto Ciudadano: 57 (1) 2540100 / 018000112998  
PBX: 57 (1) 2540111  
[www.anla.gov.co](http://www.anla.gov.co)  
Página 1 de 37

La Audiencia Pública Ambiental fue solicitada por un número mayor de cien (100) personas, de acuerdo con el artículo 2.2.2.4.1.5. del Decreto 1076 del 26 de mayo de 2015.

A continuación, se presenta el registro fotográfico de la Audiencia Pública:



#### ORDEN DEL DÍA

1. Instalación de la audiencia pública
2. Momento de seguridad
3. Himnos
  - a. Himno de la República de Colombia
  - b. Himno del departamento de Santander
  - c. Himno del municipio de Floridablanca



GOBIERNO  
DE COLOMBIA



MINAMBIENTE

Calle 37 No. 8 – 40 Bogotá, D.C. Edificio Anexo  
Código Postal 110311156  
Centro de Contacto Ciudadano: 57 (1) 2540100 / 018000112998  
PBX: 57 (1) 2540111  
[www.anla.gov.co](http://www.anla.gov.co)  
Página 2 de 37

4. Reglas y metodología para el desarrollo de la Audiencia Pública Ambiental
5. Presentación del proyecto
6. Intervención de las autoridades y personas por derecho propio
7. Intervención de los representantes de los solicitantes de audiencia pública
8. Intervención de inscritos
9. Cierre de la audiencia

### 1. Instalación de la Audiencia Pública

La instalación de la Audiencia Pública se realizó a cargo de la Presidente de la misma, doctora Martha Elena Camacho Bellucci, quien efectúa un saludo general a la comunidad presente en el auditorio, así como a los representantes de las Autoridades Públicas asistentes y agradece su presencia y colaboración, resaltando la importancia del mecanismo de participación ciudadana que fue convocado para el ya referido proyecto, objeto de solicitud de Licencia Ambiental.

### 2. Momento de Seguridad

Las recomendaciones de seguridad estuvieron a cargo del personal de la Cruz Roja con colaboración de la logística dispuesta por la sociedad AUTOVIA BUCARAMANGA PAMPLONA S.A.S. y con el acompañamiento además, de la Policía Nacional, quienes mediante un breve video y la intervención de un representante de la empresa referida, expusieron todo lo relacionado con la atención de emergencias, señalización y plan de evacuación en el evento en que sucediera algún inconveniente o imprevisto, durante la Audiencia Pública, que diera lugar a activar los mecanismos de emergencia y/o evacuación de los asistentes y participantes a la Audiencia.

### 3. HIMNOS

- Himno de la República de Colombia
- Himno del departamento de Santander
- Himno del municipio de Floridablanca

### 4. REGLAS PARA EL DESARROLLO DE LA AUDIENCIA PÚBLICA

La Doctora Martha Elena Camacho Bellucci, Presidente de la Audiencia Pública Ambiental siendo las 9:00 AM y utilizando una presentación en Power Point, explicó a los asistentes el motivo, contenido y alcance de



la Audiencia Pública Ambiental. Informó que la Audiencia se desarrollará en dos fases, una inicial que es la descripción del proyecto a cargo de la Empresa, en donde se indicarán los impactos ambientales y las medidas de manejo que la empresa propone frente a los mismos. La segunda fase, compuesta por las intervenciones por derecho propio y los solicitantes de la Audiencia Pública y aquellas personas inscritas para participar en la misma. Se puntualizó en que las intervenciones estarán controladas en tiempo, solicitando además el respeto por el cumplimiento del tiempo otorgado a cada uno de los intervinientes y para lo cual, se dispuso de una ayuda visual para facilitar el seguimiento a la duración durante cada intervención.

La presidente hace especial énfasis en que la Audiencia Pública Ambiental es un mecanismo de participación en el cual la ANLA asiste para escuchar a las autoridades, organizaciones no gubernamentales y a la comunidad en general, específicamente en relación con los impactos que se generan con el desarrollo del proyecto y las medidas de manejo a adoptar para evitarlos, corregirlos, mitigarlos y/o compensarlos. Solicita a las personas que van a intervenir, que por favor se refieran única y exclusivamente al objeto de la audiencia y al proyecto objeto del trámite administrativo de evaluación de la solicitud de licencia ambiental.

Se nombró como secretario de la Audiencia al abogado GERMAN JAVIER FERNANDO CRUZ RINCÓN, profesional jurídico de la Subdirección de Evaluación y Seguimiento de la ANLA y así mismo, se conformó la Secretaría Técnica por los profesionales de la ANLA, HERNANDO BRAVO PAZMINO y JUAN GUILLERMO ÁLVAREZ, encargados de recibir las ponencias y respectivos documentos, para brindar apoyo en el desarrollo de la Audiencia Pública Ambiental.

En igual sentido, la presidente impartió instrucciones frente al material documental o de apoyo a utilizar en cada una de las intervenciones, el cual deberá ser entregado previamente a la mesa técnica. Preciso que la Audiencia no es una instancia de debate ni de discusiones y que con ella no se agota el derecho de participación de las comunidades, dado que esta es una de las formas de participación, porque además podrán hacerlo en forma directa ante la Autoridad, dentro del expediente respectivo. Indicó también que durante esta audiencia no se adoptarán decisiones, solamente se recibirán los informes que harán parte del Acta que se levante de la Audiencia y la misma hará parte integral del expediente LAV0046-00-2017, para ser tenidos en cuenta en el respectivo acto administrativo que decida sobre la solicitud de la licencia ambiental. De otra parte, la presidente explicó que la audiencia pública está siendo grabada en medios audiovisuales que harán parte integral del acta que se levante.

De acuerdo con lo señalado en el Decreto 1076 de 2015, se indicó que, una vez terminadas las intervenciones, culminará la audiencia pública ambiental y dentro de los cinco (5) días siguientes a la misma, el secretario de la Audiencia Pública levantará un acta en la que se plasmarán los principales aspectos de esta audiencia, la cual quedará a disposición de las personas que quieran consultarla.

Posteriormente, señaló la presidente que las intervenciones deben realizarse de manera respetuosa, escuchándonos los unos a los otros y permitiendo que todos intervengan, sin interpelaciones o interrupciones, respetando la opinión de los demás.



Una vez presentadas las anteriores indicaciones y reglas de participación, la presidente señaló que la Audiencia Pública continuará con la presentación del proyecto y las intervenciones por derecho propio para lo cual mencionó las Autoridades respectivas, seguido de los solicitantes de la Audiencia Pública y de las demás personas inscritas. La Presidente de la Audiencia Pública ambiental realiza un saludo especial a las autoridades públicas presentes en la mesa principal, indicando que en ésta se encuentran:

- a. Delegada de la Defensoría del pueblo: Doctora Nancy Chaparro Villamizar;
- b. Procuraduría 24 Judicial, Agraria y Ambiental: Señor Procurador 24: Alberto Rivera Balaguera;
- c. Corporación Autónoma Regional para la Defensa de la Meseta de Bucaramanga – CDMB: Subdirector de control ambiental, Carlos Alberto Orejarena y Director, Martín Carvajal;
- d. Personería de Floridablanca: Señor Personero Luis José Escamilla;
- e. Departamento de Planeación Nacional: Representante Contrato Plan, Hugo Alberto Rodríguez;
- f. Alcaldía de Floridablanca: Representante de la Secretaría de Planeación, arquitecta Emma Lucía Blanco

## **5. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO POR PARTE DE LA EMPRESA**

Siendo las 9:35 AM, inicia la presentación del proyecto realizada por parte de la sociedad AUTOVIA BUCARAMANGA S.A.S., que estuvo a cargo de los señores BERENICE BOHORQUEZ, coordinadora social del proyecto, PABLO GUARIN, responsable del componente físico o abiótico del proyecto y de HUGO GELVEZ, miembro de la consultoría ambiental para el proyecto, quienes hicieron su presentación abordando de manera general, los siguientes temas más relevantes:

### 1. Beneficios del proyecto.

Entre los cuales se ha destacar, según la empresa, la reducción en los tiempos de desplazamiento, mejoramiento de las condiciones de seguridad vial y accesibilidad entre las diferentes zonas geográficas del área aumentando la conectividad vial.

### 2. Descripción general del proyecto.

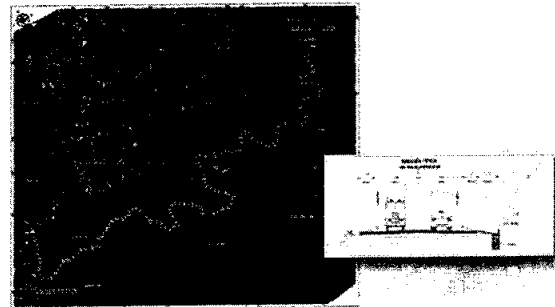


En donde se hizo referencia a aspectos tales como la localización geográfica, obras necesarias para la ejecución del proyecto, la determinación de las vías de acceso necesarias para la ejecución del proyecto, las infraestructuras sociales, educativas, de servicios públicos, de salud y recreación que serán afectadas por el proyecto, tal como se observa en las siguientes diapositivas que fueron presentadas a la comunidad:

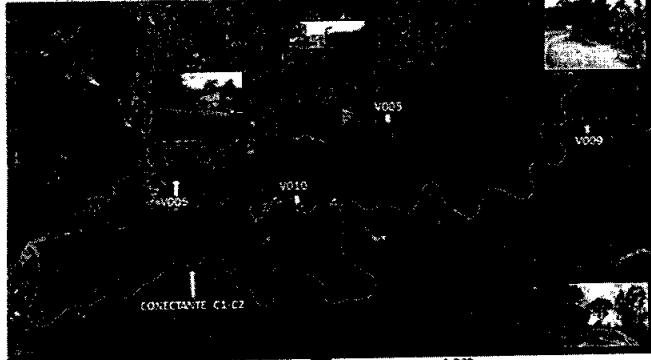
**ESTRUCTURAS Y OBRAS PROYECTADAS SOBRE LA CONECTANTE**

HIDRÁULICA	ESTRUCTURAS	MUROS CONTENCIÓN	ESTABILIZACIÓN TALUDES
66 Obras : 31 Box Coulvert + 35 Alcantarillas circulares	22 Puentes vehiculares con una longitud total de 3.2 km (22% UF1) Longitudes entre los 35 m y 360 m	63 Obras en tierra armada. Alturas entre los 1.5 m y los 29 m	147 obras con alturas variables entre los 6.0 m y 65 m

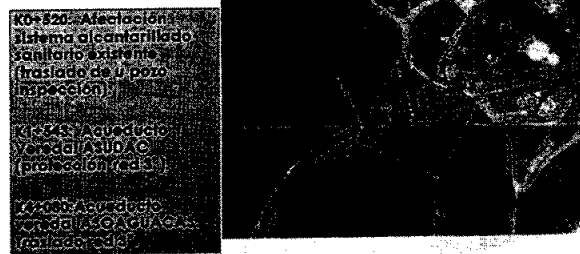
**LOCALIZACIÓN GENERAL CONECTANTE C1-C2**  
K0+000 – K14+647. LONGITUD: 14,64 Km



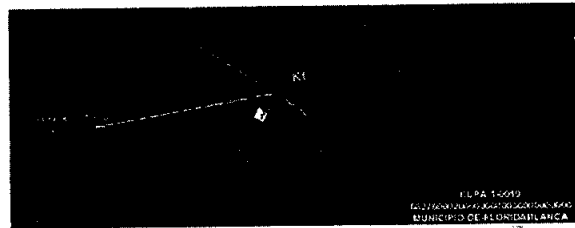
**VÍAS DE ACCESO NECESARIAS**



**REDES HÚMEDAS A INTERCEPTAR EN LA CONSTRUCCIÓN DE LA CONECTANTE**

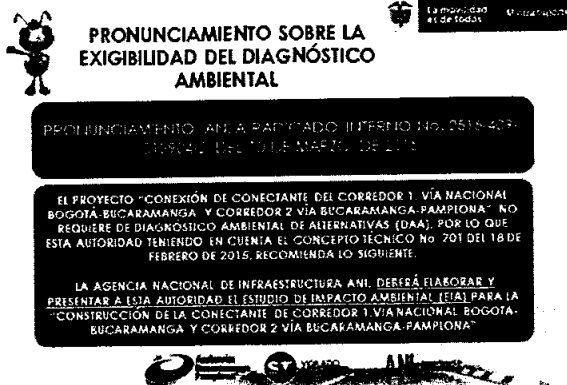


**SECTOR DE INTERVENCIÓN ESCUELA  
VEREDAL K1+000 DE LA CONECTANTE**



3. Antecedentes relacionados con la Necesidad o no de un Diagnóstico Ambiental de Alternativas – DAA -.

En este punto, la sociedad hizo referencia al oficio con radicación ANLA 2515-409-013904-2 del 10 de marzo de 2015, a través del cual la ANLA señaló que el proyecto “CONECTANTE DEL CORREDOR 1. VÍA NACIONAL BOGOTÁ-BUCARAMANGA Y CORREDOR 2 VÍA BUCARAMANGA-PAMPLONA”, no requiere de Diagnóstico Ambiental de Alternativas, por lo que es procedente elaborar el respectivo Estudio de Impacto Ambiental – EIA -, de conformidad con los respectivos términos de referencia. Se utilizó la siguiente diapositiva:



**PRONUNCIAMIENTO SOBRE LA EXIGIBILIDAD DEL DIAGNÓSTICO AMBIENTAL**

PRONUNCIAMIENTO ANLA RADICADO INTERNO NO. 0515-409-013904-2 DEL 10 DE MARZO DE 2015

EL PROYECTO “CONEXIÓN DE CONECTANTE DEL CORREDOR 1 VÍA NACIONAL BOGOTÁ-BUCARAMANGA Y CORREDOR 2 VÍA BUCARAMANGA-PAMPLONA” NO REQUIERE DE DIAGNÓSTICO AMBIENTAL DE ALTERNATIVAS (DAA); POR LO QUE ESTA AUTORIDAD TENIENDO EN CUENTA EL CONCEPTO TÉCNICO No. 701 DEL 18 DE FEBRERO DE 2015, RECOMIENDA LO SIGUIENTE:

LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA AMBIENTAL DEBERÁ ELABORAR Y PRESENTAR A ESTA AUTORIDAD EL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA) PARA LA “CONSTRUCCIÓN DE LA CONECTANTE DE CORREDOR 1 VÍA NACIONAL BOGOTÁ-BUCARAMANGA Y CORREDOR 2 VÍA BUCARAMANGA-PAMPLONA”.



4. Aspectos del Estudio de Impacto Ambiental, referidos a la caracterización, demanda de recursos, evaluación de impactos.



La sociedad explicó temas tales como la superposición del proyecto con áreas protegidas, en donde hizo resaltar la sustracción de 28,75 hectáreas del Distrito Regional de Manejo Integrado de Bucaramanga, a través de Acuerdo 1347 del 31 de enero de 2018 de la CDMB, para efectos de adelantar el proyecto; de igual manera se hizo referencia al levantamiento de especies cobijadas con veda nacional y regional, que fue necesario para adelantar el trámite de la licencia ambiental y frente a las cuales se señaló las respectivas especies objeto de levantamiento tanto por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible – MADS -, como por la Corporación Autónoma Regional para la Defensa de la Meseta de Bucaramanga – CDMB-, tal como se muestra en las siguientes diapositivas:




5. Lineamientos de participación y socialización del EIA:

La empresa realizó un resumen de las actividades propias de este componente, mostrando un esquema en donde se relacionaba el tema tratado, la fecha, hora y lugar y la comunidad, organización o sector ciudadano participe en cada uno de los encuentros que tuvieron como objeto dar a conocer los detalles y los aspectos relevantes del proyecto así como el EIA puesto a consideración de la ANLA. Se resalta que gran cantidad de estas reuniones y mesas informativas, tuvieron lugar en el mes de abril de 2017:

770





**PROCESOS DE SOCIALIZACIÓN ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL**

ALCANCE	FECHA HORA LUGAR	GRUPOS
SOCIALIZACIÓN CARACTERIZACIÓN Y ZONIFICACIÓN CUATRO (4) SOCIALIZACIONES	2017/2/20 2017/2/20 2017/2/20 2017/2/20	Comunidad de... Comunidad de... Comunidad de... Comunidad de...



**PROCESO DE SOCIALIZACIÓN ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL CARACTERIZACIÓN Y ZONIFICACIÓN**




Socialización abril 6 2017 Socialización abril 6 2017 Socialización abril 6 2017




6. Caracterización de los medios físico, biótico y social.

Se explicó de manera general las metodologías y procedimientos para el levantamiento de la información que pudiera dar lugar a los inventarios de los componentes y elementos propios de cada sector referenciado. Es de manifestar que, en este apartado, la empresa realizó un listado de infraestructura social que puede verse impactada por el proyecto. Para tal efecto, se utilizaron las siguientes diapositivas, entre otras:




**CARACTERIZACIÓN DEL MEDIO**

<ul style="list-style-type: none"> <li>GEOLOGÍA</li> <li>GEOMORFOLOGÍA</li> <li>SUELO</li> <li>GLACIOLÓGICA</li> <li>SCALIDAD DE AIRE</li> <li>PAISAJE</li> <li>RECURSOS HÍDRICOS</li> <li>CALIDAD DE AGUA</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>INVENTARIO FORESTAL</li> <li>CARACTERIZACIÓN FLORÍSTICA</li> <li>CARACTERIZACIÓN DE FAUNA</li> <li>CARACTERIZACIÓN DE VEGETAL</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>PARTICIPACIÓN COMUNITARIA</li> <li>ENCUESTAS SOCIALES</li> <li>ARQUEOLOGÍA</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>BENEFICIOS Y SERVICIOS</li> <li>USO DE RECURSOS NATURALES</li> </ul>
---	---	--	---



**CARACTERIZACIÓN DEL MEDIO FÍSICO COMPONENTE HIDROLÓGICO**

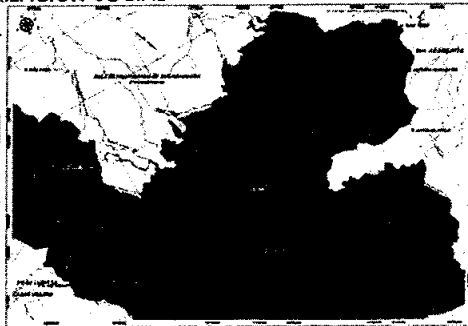
Microcuencas	Quebradas
Q. Guayana	Quebrada Guayana
Q. La Caribona	Quebrada La Caribona
Q. Las Viñas	Quebrada Las Viñas
Q. La Honda	Quebrada La Honda
Q. La Carbona	Quebrada La Carbona
Q. La Jirón	Quebrada La Jirón
Río Frio	Río Frio
Q. Zapamanga	Quebrada Zapamanga
Q. Carbona	Quebrada Carbona



**CARACTERIZACIÓN SOCIAL**

**COMPONENTE SOCIAL**

- UNIDADES TERRITORIALES
- Vereda Rufoque
- Vereda Guyanas Sector Los Cauchos
- Vereda Alsacia
- Vereda Helecholes
- Vereda Varicule Sector Santa Bárbara, Despensas, Rosablanca



**CARACTERIZACIÓN SOCIAL**

**Infraestructura Social:** Construcciones de carácter público a través de las cuales se brinda un servicio social a la población que sean intervenidos por el proyecto. Este servicio puede ser educativo, de salud, religioso o recreativo entre otros de incidencia similar. También incluye las redes de servicios públicos.

ABSCISA	VEREDA	SECTOR	INSTITUCION EDUCATIVA
K1+000	GUYANAS	LOS CAUCHOS	Colegio Ecológico de Floridablanca - Sede H

**CARACTERIZACIÓN SOCIAL**

**Energía Eléctrica**

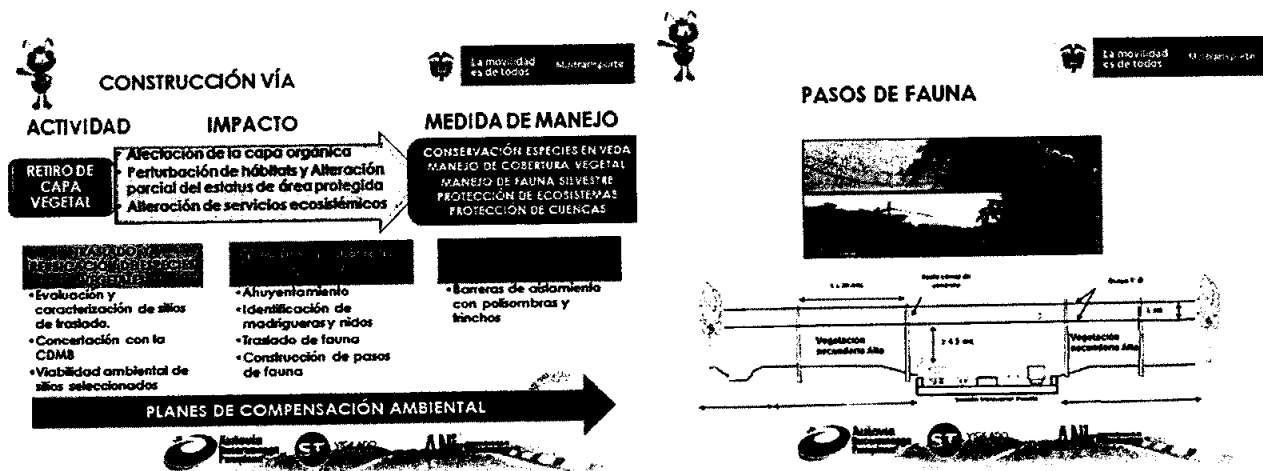
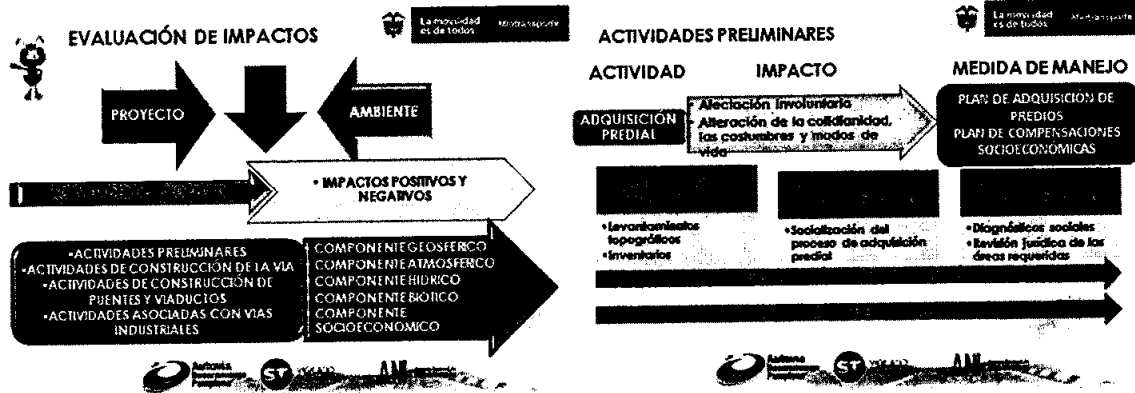
- Rufoque S.A. E.S.P  
- ESSA - Electrificadora de Santander S.A. ESP

**Telecomunicaciones**  
- Movistar

**Red de Gas**  
- METROGAS S.A. ESP

**7. Actividades, impactos y medidas de manejo a adoptar.**

Se hizo un resumen, bajo esquema de actividad/obra, impacto que se puede presentar y la medida de manejo para evitar, corregir, mitigar y/o compensar el referido impacto negativo en alguno de los componentes biótico, abiótico y/o social del área de influencia del proyecto. Las diferentes actividades del proyecto se categorizaron como actividades preliminares en donde adquiere especial relevancia la adquisición y gestión predial, actividades de construcción de la vía, actividades de construcción de puentes y viaductos y actividades asociadas con vías industriales; frente a estas actividades, se identificaron determinados impactos como por ejemplo la pérdida de la propiedad, la alteración de las condiciones económicas y las medidas tales como las compensaciones; igual ocurre con impactos como la perturbación y alteración de hábitats y de servicios ecosistémicos. Entre otras, las siguientes diapositivas fueron utilizadas:



8. Planes de compensación por pérdida de biodiversidad y Plan de Gestión del Riesgo

Se hicieron las respectivas explicaciones en torno a estos dos temas de gran interés para la comunidad. La empresa señaló de manera general cuales serían las actividades de compensación por pérdida de biodiversidad a adoptar en el proyecto, dentro de las cuales se mencionaron las propias de conservación y restauración de ecosistemas, así como el apoyo para nuevas zonas protegidas; se mencionó también un área aproximada a compensar, de 432.5 hectareas. En lo que respecta a la gestión del riesgo, se presentó un esquema relacionado con factores de vulnerabilidad, probabilidad y cálculo de la gravedad frente a las amenazas de riesgo que se pueden presentar en la construcción y en la operación del proyecto. Se utilizaron, entre otras las siguientes diapositivas:

77



**GOBIERNO  
DE COLOMBIA**



**MINAMBIENTE**



Es de anotar que las diapositivas proyectadas por la sociedad AUTOVIA BUCARAMANGA PAMPLONA S.A.S. se adjuntan a la presente acta.

Siendo las 10:20 AM, se da por terminada la intervención de la sociedad AUTOVIA BUCARAMANGA PAMPLONA S.A.S.

**6. INTERVENCIÓN DE AUTORIDADES Y PERSONAS POR DERECHO PROPIO**

La presidente de la Audiencia Pública, siendo las 10:22 AM se dispone a hacer un llamado a cada una de las autoridades públicas presentes para que, con fundamento en el derecho propio que le asiste en virtud de la normatividad, emitan sus observaciones o pronunciamientos en torno al proyecto "CONSTRUCCIÓN CONECTANTE C1-C2 UNIDAD FUNCIONAL 1 BUCARAMANGA – PAMPLONA". Para tal efecto, se les otorga a cada una de ellas un tiempo de 5 minutos para intervenir.

77



**GOBIERNO DE COLOMBIA**



**MINAMBIENTE**

Calle 37 No. 8 – 40 Bogotá, D.C. Edificio Anexo

Código Postal 11031156

Centro de Contacto Ciudadano: 57 (1) 2540100 / 018000112998

PBX: 57 (1) 2540111

[www.anla.gov.co](http://www.anla.gov.co)

Página 12 de 37

**PROCURADURIA 24 JUDICIAL, AGRARIA Y AMBIENTAL – REGIONAL SANTANDER – DR. ALBERTO RIVERA BALAGUERA**

Luego de realizar un saludo general a los asistentes, el señor Procurador hace un recuento de las Competencias normativas que le corresponden a su entidad como Ministerio Público en el presente trámite de solicitud de Licencia Ambiental. Considera fundamental resaltar los siguientes aspectos: El papel de la Procuraduría como garante de la efectividad y respeto por los mecanismos de participación ciudadana que ha instituido la legislación para las comunidades. En esa medida, las intervenciones, inquietudes, observaciones, objeciones y todas las manifestaciones de la comunidad serán objeto de atenta nota por parte de la Procuraduría, la cual, buscará que se respete, por encima de todo, el interés general. En la búsqueda de avanzar con el proyecto, el Ministerio Público velará por que se garantice que el proyecto vial que se elija para construir, sea la alternativa que menor impacto genere en los recursos naturales y en la comunidad, así como aquél que efectivamente concerte y mejore las condiciones de accidentalidad, seguridad y movilidad a partir de criterios científicos y técnicos.


**DEFENSORIA DEL PUEBLO – DRA. NANCY CHAPARRO VILLAMIZAR**

Saluda a los presentes. Manifiesta que el Ministerio Público debe velar por el respeto de los derechos de la población frente a la toma de decisiones de alta importancia en materia ambiental. De este modo, insta a todas las autoridades que participan en el trámite administrativo y, en especial, a la ANLA para que, todas y cada una de las inquietudes, observaciones y ponencias de los ciudadanos sean contestadas en su debida oportunidad. Indica que, en el presente procedimiento, la gente ha estudiado el proyecto y tiene los fundamentos para pronunciarse. Se debe decidir lo mejor para la comunidad, las obras con menor impacto posible y sin dejar de lado la importancia de las obras públicas para el desarrollo de la región.

**ALCALDÍA DE FLORIDABLANCA – ARQUITECTA EMMA LUCIA BLANCO**

Realiza un saludo general a los asistentes e indica inicialmente que la alcaldía de Floridablanca está muy atenta a lo que se presente en el trámite de solicitud de Licencia Ambiental. Indica que son varios puntos sobre los cuales la autoridad municipal ha puesto atención, entre ellos algunos impactos que la conectante Bucaramanga Pamplona puede conllevar. Menciona por ejemplo la afectación a la zona de expansión urbana del municipio de Floridablanca, haciendo referencia al POT del año 2001, que fue actualizado mediante Acuerdo 035 de 2018 del Concejo Municipal, en cuanto a que la vía puede llegar a afectar esa expansión y crecimiento necesario del municipio; de igual manera, se refirió a las determinantes ambientales que pueden resultar afectadas con la construcción de la conectante, lo cual traería perjuicios a la comunidad del municipio; un aspecto a tener en cuenta, añadió la arquitecta, es el que tiene que ver con los perjuicio causados a los propietarios de los predios que están en la línea de trazado de la vía, algunos de ellos, que han adecuado sus predios como casas de recreo o vacacionales y que, dada la declaratoria de utilidad



	<b>ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL</b>	Fecha: 03/02/2016
		Versión: 1
		Código: EL-PL-10
		Página 14 de 37

pública y social de la zona, verán que sus proyectos habitacionales o de recreo no podrán subsistir. Así las cosas, insta a la ANLA para que, con fundamento en la preocupación de la comunidad, se sirva adoptar una decisión favorable para el municipio y para el progreso de la Región.

**CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL PARA LA DEFENSA DE LA MESETA DE BUCARAMANGA - CDMB – Dr. MARTÍN CARVAJAL. Director.**

Tras realizar un saludo al auditorio, manifiesta que la CDMB, en el marco de sus competencias, procederá a emitir un concepto técnico en torno al proyecto, una vez se analicen las intervenciones de la población en la Audiencia Pública. Señala el director que la CDMB que tal como lo manifiesta la normatividad, los conceptos técnicos de las corporaciones no son vinculantes para la ANLA, pero que, sin lugar a dudas recogen la visión científica y técnica de la autoridad regional relacionada con la afectación y demanda de los recursos naturales presentes en su territorio. Plantea como puntos importantes, el aspecto del aprovechamiento forestal que va a llevar a cabo la empresa para el proyecto, así como la implementación de ZODMES en el área de la meseta de Bucaramanga.

**PERSONERÍA DE FLORIDABLANCA – DR. LUIS JOSÉ ESCAMILLA**

Hace un saludo al auditorio y agradece la presencia de la comunidad a la Audiencia Pública. Señala que la personería municipal ha realizado un estudio del proyecto desde sus antecedentes en la etapa de la realización de un Diagnóstico Ambiental de Alternativas. Manifiesta que la personería no encuentra una socialización sólida del proyecto a la comunidad, lo cual es una falencia, como quiera que la comunidad debe hacerse partícipe del proyecto desde esa instancia. No obstante, no fue así. Indica que mediante Sentencia SU-095 de 2018, la Corte Constitucional hace una reflexión relacionada con la importancia de garantizar la participación de la comunidad en todos los proyectos que impliquen la explotación y aprovechamiento de recursos naturales no renovables, en el marco de los principios de coordinación y subsidiariedad entre las entidades del orden nacional y aquellas del orden regional y local. En esa medida, señala que debió existir una mayor participación de la comunidad y las autoridades municipales, junto con la ANI, la ANLA y el Ejecutivo.

Del mismo modo, el contrato de concesión que celebró la ANI con la sociedad solicitante de la Licencia Ambiental, debe ser un documento que también tenga efectos en el trámite de licenciamiento ambiental. Indica que la ANLA tuvo falencias en el momento en que decidió mediante oficio del 2015, que el proyecto de la conectante Bucaramanga Pamplona, no requería la presentación de un DAA. Tras leer ese pronunciamiento de la Autoridad Nacional, no se observan argumentos de peso o suficientes para determinar que no se requería el mencionado diagnóstico. De hecho indica que no se hizo una evaluación en campo de las alternativas.

Por último, manifiesta que la ANLA debe dar respuesta a todas las peticiones, ponencias, inquietudes y demás observaciones que la comunidad le exponga y le eleve en la audiencia pública, y que dichas



GOBIERNO DE COLOMBIA



MINAMBIENTE

Calle 37 No. 8 – 40 Bogotá, D.C. Edificio Anexo

Código Postal 11031156

Centro de Contacto Ciudadano: 57 (1) 2540100 / 018000112998

PBX: 57 (1) 2540111

[www.anla.gov.co](http://www.anla.gov.co)

Página 14 de 37

respuestas deben ser otorgadas antes de que se emita pronunciamiento definitivo sobre otorgar o negar la licencia.

**AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – INGENIERA GLADYS MEDINA POMPEYO**

Saluda a los asistentes. Se presenta como la supervisora ambiental del proyecto y hace una presentación en Power Point que abarca los antecedentes del trámite hasta la fecha de realización de la audiencia pública. Indica que en el año 2014 se solicitó a la ANLA que se pronunciara en torno a la necesidad de presentar un Diagnóstico Ambiental de Alternativas para el proyecto denominado en ese entonces "Construcción de la Conectante de Corredor 1. Vía Nacional Bogotá - Bucaramanga y Corredor 2. Vía Bucaramanga – Pamplona", en el expediente NDA1021-00. Indica la ingeniera que la ANI presentó tres posibles corredores por los cuales podría ir el trazado definitivo de la conectante: el primero por Floridablanca; el segundo por el sector de Sevilla en Piedecuesta y el tercero, que se concentraba en el sector de Menzuli. Frente a cada una de las alternativas, la exposición presentó diversos criterios que diferenciaban una opción y la otra entre los cuales se encuentra la inversión en millones de pesos, la longitud de las alternativas, la velocidad promedio de diseño, tipo de terreno (ondulado, montañoso o la combinación de ambas) y necesidad de descapote vegetal por cobertura y orobioma.

Señala la ANI que la región del área metropolitana de Bucaramanga necesitaba una vía a única calzada que conectara las vías: nacional de Bucaramanga y regional de Pamplona y que esa necesidad se verificó con fundamento en estudios técnicos, en los cuales participaron otras entidades públicas como el Ministerio del Interior y el Departamento Nacional de Planeación en el año 2013. Así las cosas, la ANI explica que haciendo una comparación de la matriz multicriterios de las tres alternativas, la más favorable desde los puntos de vista ambiental, financiero y de diseño de velocidad es justamente la alternativa C1 C2 que pasa por Floridablanca. Lo anterior, teniendo en cuenta que, por ejemplo, si se asumiera la alternativa por el sector de Menzuli, hubiera sido necesario sustraer un mayor número de hectáreas de zonas forestales protegidas y afectar en mayor medida el DRMI.

Por su parte, frente a la alternativa de Sevilla, ésta comprende un total de 21 kms, mientras que la conectante C1 C2 que pasa por Floridablanca, contempla un total de 13 Km, lo cual por su longitud reducida, por una parte representa menos impactos sociales y ambientales y además representa un gasto público reducido y eficiente, pues necesitaba un total de \$280.000.000.00, frente a las otras dos opciones que oscilaban entre \$600.000.000.00 y \$800.000.000.00.

No obstante, afirma que la ANLA hizo el estudio de las tres alternativas presentadas y mediante el oficio 2014068313 – 1 del 09 de marzo de 2015, esta Autoridad señaló la no necesidad de Diagnóstico Ambiental de Alternativas, sino la procedencia de la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental, teniendo en cuenta lo siguientes (transcrito en la diapositiva):

*"De acuerdo con lo anterior, donde se evidencia la favorabilidad de la alternativa propuesta 1 respecto a las*



alternativas propuestas 2, y 3 y teniendo en cuenta el pronunciamiento previo de esta Autoridad mediante comunicado 4120-E2-24324 del 5 de agosto de 2013 del proyecto "Interconexión de la Vía San Gil - Bucaramanga con la vía Bucaramanga - Cuestaboba", se concluye que el proyecto "Construcción de la Conectante de Corredor 1. Vía Nacional Bogotá - Bucaramanga y Corredor 2. Vía Bucaramanga - Pamplona, en el departamento de Santander", requiere de la presentación de Estudio de Impacto Ambiental y no de la realización de un Diagnóstico Ambiental de Alternativas.

El trazado para la elaboración del EIA, deberá definirse dentro del corredor delimitado por los trazados correspondientes a la alternativa 1 propuesta en la presente solicitud de pronunciamiento, según escrito radicado con el No. 2014068313-1-000 del 9 de diciembre de 2014 y el establecido mediante comunicado 4120-E2-24324 del 5 de agosto de 2013 que corresponde al NDA0904, proyecto «Interconexión de la Vía San Gil - Bucaramanga con la vía Bucaramanga - Cuestaboba».

En este sentido, la ANI determina que la elección de un trazado definitivo se realizó también teniendo en cuenta que la ANLA no le requirió la elaboración de un Diagnóstico Ambiental de Alternativas y que el proyecto de la conectante se encuentra, hoy en día en etapa 3, esto es de diseños definitivos lo que impide reestructurar un trazado, que ha sido una petición permanente de la comunidad. Al mismo tiempo añade que la ejecución del proyecto ya tiene una partida presupuestal definida que no admite modificaciones para reformular otra alternativa.

## 7. INTERVENCIÓN DE LOS REPRESENTANTES DE LOS SOLICITANTES DE LA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL

Se han designado como representantes de los solicitantes de la audiencia pública a los señores Alejandro Alvarado y Julián Silva, quienes en total cuentan con un tiempo de 45 minutos para efectuar su intervención.

Siendo las 10:50 AM, el primero en intervenir es el señor Omar Alejandro Alvarado, quien apoya su exposición con una presentación de power point y con el documento "Estudio de Tránsito Vía Sevilla Piedecuesta" emitido por la Cámara de Comercio de Bucaramanga. Inicia señalando que la intervención de la ANI incurre en errores e inexactitudes de diversa índole y entre dichas inexactitudes y falsedades se encuentra una fundamental y es que no es cierto que el proyecto que ocupa la Audiencia Pública Ambiental traiga realmente progreso a la región. Indica que, en primer lugar, el proyecto vial se ha circunscrito al municipio de Floridablanca, siendo ello un error porque un proyecto de esta importancia debe verse desde el punto de vista del área metropolitana, la cual tiene ya conformada una dinámica propia de movilidad, interacción y desarrollo entre los municipios que la componen. Los impactos ambientales y sociales del proyecto son bastante negativos.

No es cierto que el proyecto solucione las necesidades de movilidad de la comunidad del área de influencia, por el contrario, construir la vía por la alternativa de Floridablanca resultará en la fragmentación del corazón del área metropolitana y además causaría el aumento desmesurado de tráfico pesado que circulará por



GOBIERNO  
DE COLOMBIA



MINAMBIENTE



Floridablanca, buscando salidas hacia Norte de Santander y Cúcuta, generando así un mayor índice de accidentes al que ya se tiene que, por demás, resulta ser bastante alto. Trae como ejemplos de accidentes ocurridos en la autopista Bucaramanga Floridablanca durante los últimos tres años, algunos de ellos fatales, identificando así a la Universidad Pontificia Bolivariana y el Hospital Internacional de Floridablanca, como los lugares críticos de accidentes de tránsito en dicha zona, pues allí tendría inicio la conectante sobre el KM38.

Manifiesta aunado a lo dicho, que se hicieron unas preguntas técnicas en torno al diseño y trazado del proyecto, entregando un documento en la reunión informativa del 01 de diciembre de 2018 a la ANI, interrogantes que, a la fecha de la audiencia pública, no han sido objeto de pronunciamiento por dicha entidad. Resalta que justamente, la comunidad se vio obligada a iniciar una acción popular en defensa de los derechos colectivos que le asisten, para que un juez ordene cesar el licenciamiento ambiental y requiera a la empresa solicitante y a la ANI a reformular el proyecto, pues el sentir de la comunidad es que el mismo es abiertamente contrario a los intereses de los habitantes de esa zona quienes ven como les aumentan en sus inmediaciones de viviendas tráfico pesado que, por otra parte, alterará de manera negativa su calidad de vida.

De otra parte, señala que existe una previsión, conforme a la cual, aparejado con la expansión del municipio, se calcula que el tráfico pesado en las carreteras que conectan Bucaramanga, Floridablanca y Piedecuesta, pasará de 2020 con 1400 camiones a 2500 camiones en 2045, casi el doble, aspecto que no podrá controlar la conectante que se piensa construir por el sector definido por la ANI y será necesario ampliarla, lo cual dobla los costos que inicialmente ha expuesto la ANI. Interroga incluso la manera como se va a controlar el material particulado y los niveles de ruido que van a elevarse con el crecimiento continuo del tráfico pesado en la región, señalando que el proyecto no tiene contempladas las medidas para estas afectaciones.

Del mismo modo, afirma que la elección del trazado no obedeció a razones técnicas propiamente dichas, sino que, al contrario, obedeció a criterios subjetivos y a razones financieras que no tienen en cuenta la relación costo beneficio con la comunidad. Señala que si bien la alternativa 1, fue la que presentó la menor longitud y aquella que resultase la más económica, ello no implica necesariamente que sea la mejor, lo cual resulta un despropósito en los intentos de generar obras y progreso para la región. Por tal motivo concluye que la alternativa más adecuada para construir la conectante debió haber sido por el sector de Sevilla, como quiera que, tal como lo indica el estudio de la cámara de comercio de Bucaramanga al que se hizo mención, el haber realizado el trazado por tal sector disminuye los impactos sociales de alto flujo vehicular de tránsito pesado por la autopista Bucaramanga – Floridablanca.

También recalca que los cálculos en dinero presentados por la ANI no son correctos. Están planteados sin tener en cuenta los valores actualizados al año 2019 y sin tomar en consideración que el valor de los terrenos en Piedecuesta y Floridablanca son distintos, atendiendo a la ubicación, la geografía y las actividades económicas que se realizan por la comunidad en uno u otro municipio.

Un punto adicional de la exposición del señor Alvarado, fue el relacionado con la inestabilidad de los terrenos en el sector de Floridablanca, condición que no favorece al buen manejo de taludes y además las

M



**GOBIERNO  
DE COLOMBIA**



**MINAMBIENTE**

Calle 37 No. 8 – 40 Bogotá, D.C. Edificio Anexo

Código Postal 11031156

Centro de Contacto Ciudadano: 57 (1) 2540100 / 018000112998

PBX: 57 (1) 2540111

[www.anla.gov.co](http://www.anla.gov.co)

Página 17 de 37

implicaciones absolutamente negativas y nefastas sobre los cerros orientales del municipio del área de influencia del proyecto. Es sabido que hay zonas de invasión que se asientan al margen de las obras viales y si existe algún fenómeno de socavación o remoción de suelos, toda esa zona de asentamientos estaría expuesta al riesgo de que exista pérdidas de vidas de esos habitantes. Expone como analogía, el caso de los cerros orientales de Bogotá y la avenida circunvalar en donde han existido calamidades por barrios de invasión en terrenos inestables no aptos para construirse avenidas y ello ocurre ante la inactividad de las autoridades.

Terminada la exposición del señor Alejandro Alvarado, toma la palabra el señor Julián Silva quien inicia indicando que la oposición al proyecto no obedece a razones particulares o personales sino a razones técnicas y objetivas. El proyecto indudablemente afecta negativamente la región. Tal como se había mencionado, la dinámica del área metropolitana se rompe, se fragmenta, aislando a Floridablanca de la conectividad con otros municipios como Piedecuesta, Girón y Bucaramanga. En esa medida, es de la opinión que este proyecto puede responder a necesidades nacionales, pero no hubo concertación con las autoridades regionales del área metropolitana de Bucaramanga y por ende no se han adoptado las medidas para mitigar esas afectaciones. Manifiesta que la conectante C1 C2 lo que hace es sacar el problema de Bucaramanga, respecto del tráfico pesado desde y hacia Cúcuta y la zona fronteriza, pero radica ese problema del tráfico pesado en los municipios de Piedecuesta y Floridablanca, sin que existan soluciones a los mismos.

Indica que, si bien es loable intentar invertir en obras que ayuden al progreso de Santander, la idea nunca puede ser hacer un proyecto sólo porque deba hacerse sino hacerlo bien hecho y que responda a las verdaderas necesidades de la comunidad. En ese sentido el Gobierno Nacional no puede imponer proyectos desde Bogotá, sin contar con el respaldo y concertación de las comunidades que se verán afectadas por el mismo

Habla de la economía de la región que no puede verse afectada por un proyecto que no es el apropiado. La actividad económica de la región no es sólo para la región sino también para Colombia. Se trata de una imposición de Bogotá. Hace referencia a que el dinero que se invierte, en un principio, puede ser un monto razonable, pero si el proyecto no es el mejor, luego al revertir las falencias, termina siendo una inversión mucho más alta que la que se hubiera dado en un primer proyecto mejor hecho, es decir que esta es la oportunidad para que se reformule el proyecto que ahorrará muchos gastos y tiempo al Estado cuando éste deba enfrentar económicamente los impactos que esta conectante, así como está planteada, traerá a la región. Se busca hoy, en la Audiencia Pública, que la coordinación que no hubo entre la ANLA, ANI y ciudadanos del área metropolitana, se verifique y así se evite un desastre.

A su juicio, se deben asumir los correctivos, por ejemplo la ANLA, al NO haber exigido el DAA, y que corrija, y dice que la política del gobierno nacional NO incluye a la gente, y el programa de construir país, no es correcto porque construir país no implica imponer a la gente proyectos .



Dice que la infraestructura ha sido un tema que ha dado para muchos engaños. Muchas vías pero eso no garantiza comercio, comunicación etc, por ejemplo Colombia y Venezuela no tienen comunicación comercial sino solo para el tráfico de migrantes y aún así hay vías, lo que indica que no porque se construyan más carreteras automáticamente la integración de las regiones se va a mejorar; y este proyecto, por ejemplo, servirá para tener más vías pero no resuelve problemas de fondo ni de la región ni de la nación. No hay más oportunidades, señala, si se otorga licencia a esta vía, NO hay opción de que se pueda volver a hacer otra en una alternativa mejor, motivo por el cual solicita vehementemente a la ANLA que niegue la Licencia Ambiental.

## 8. INTERVENCIÓN DE LOS INSCRITOS

En esta instancia y siendo las 11:32 se abre el espacio para la intervención de los inscritos. La presidente de la audiencia les invita para el correcto aprovechamiento del tiempo asignado. También reitera y solicita que las intervenciones se hagan de manera respetuosa y refiriéndose exclusivamente al objeto de la audiencia. Enfatiza en que no se permitirán interpelaciones, ni interrupciones de ninguna índole durante el desarrollo de las intervenciones y resalta que la audiencia pública es un espacio de participación en el que todos debemos estar con la disposición de escuchar a los demás, respetando su opinión y el uso de la palabra.

Los señores Julián Silva y Alejandro Alvarado se acercan a la mesa principal para informar a la presidente de la Audiencia Pública que, tras haber hablado con un sector de la comunidad, entre ellos, 21 inscritos a la audiencia pública, se llegó al acuerdo conforme al cual, cuatro personas, van a tomar la vocería por esos inscritos, de manera tal que los 21 ciudadanos ya no harían uso de la palabra en la Audiencia.

La presidenta acepta la proposición de los señores Alvarado y Silva, dejando en claro que los 4 voceros no tendrán un tiempo igual a la sumatoria de los tiempos independientes de intervención de los 21 ciudadanos, que se deberá dar aviso de esta situación a la comunidad y que parte del supuesto que los asistentes a la audiencia están de acuerdo con el cambio. Frente a ello, Alvarado y Silva, manifiestan que la comunidad asiente en el cambio y que no habrá problemas con los 21 ciudadanos que cederán su espacio. Así las cosas, los siguientes ciudadanos inscritos no hicieron uso de la palabra en la Audiencia Pública:

1. Gustavo Aponte Osorio
2. Pedro Ignacio Silva
3. Jaime Cala
4. Esperanza Hernández Beltrán
5. José Manuel Mantilla
6. Ivan Enrique Murcia
7. María Esther Forero Galvis
8. Nelson Enrique Hernández
9. Henry Alfonso Díaz
10. Gloria Patricia Carrillo Jaimes



**GOBIERNO  
DE COLOMBIA**



**MINAMBIENTE**

Calle 37 No. 8 – 40 Bogotá, D.C. Edificio Anexo

Código Postal 11031156

Centro de Contacto Ciudadano: 57 (1) 2540100 / 018000112998

PBX: 57 (1) 2540111

[www.anla.gov.co](http://www.anla.gov.co)

Página 19 de 37

11. Julio Fernando Mantilla Carrillo
12. Víctor Manuel Carrillo Sánchez
13. Eudrey Reyes Silva
14. Ana Isabel Jaimes de Carrillo
15. Oscar Manual Valdivieso
16. Ronald Mejia
17. Claudia Liliana Peñaranda
18. Miryam Suarez de Tobon
19. Marlina Suarez González
20. Cecilia Carrillo Blanco
21. Nubia Carrillo Blanco

Por su parte, los siguientes 4 ciudadanos inscritos son quienes tomarán la vocería por los 21 ciudadanos también inscritos y serán llamados por la presidente y a cada uno de ellos se les otorgará un máximo de 10 minutos para sus respectivas intervenciones:

1. Luis David Arévalo
2. Armando Rodriguez
3. Wilson Gómez
4. Yenny Vargas

De esta manera, se procede a llamar a las personas inscritas así:

**MELIDA HERRERA ORTÍZ**

Habla en representación de un aproximado de 120 familias que se han constituido en organización comunitaria (comunidad jurídica) y que han adquirido cerca de 50 predios diferentes a lo largo del área de influencia del proyecto, y que la conectante afecta cerca de dos KM a estos predios. Entre ellos la finca Porvenir encuentra una importancia relevante.

Manifiesta que desde el año 2013 la ANI ha intentado hacer concertación del proyecto con la comunidad dando a conocer 3 alternativas y que es claro que el proyecto traerá impactos importantes sociales y ambientales, pero hay que ser consientes de que la vía es muy importante para la región y que está de acuerdo con el proyecto. Indica que su posición está en contra de la de otros vecinos pero que existe también mucha aprobación al proyecto pero que la gente no ha venido a manifestar ese respaldo a la vía.

De igual forma, manifiesta que el Estudio de Impacto Ambiental – EIA -, se elaboró con fundamento en estudios hechos por profesionales en cada campo y menciona al ingeniero Pablo de la concesionaria,



haciendo referencia a un recorrido que se hizo al inicio de la socialización del proyecto y que se podría estudiar la posibilidad de que se realinee el trazado por la parte izquierda de la finca el Porvenir para no afectar los predios privados que también tiene a sus propietarios inconformes con el proyecto. Indica que la gente sin tener el debido conocimiento se opone y descalifica el estudio con el motivo de que el proyecto los afecta particularmente, unos 6 predios o propiedades privadas, siendo lo correcto el deber pensar en el bien común sobre el individual, pues la vía favorece a todo el oriente colombiano.

**CARLOS JULIO QUINTERO**

Es vecino del sector de Aguablanca de Floridablanca. Hace una presentación con imágenes, carteles y fotos de derrumbes, daños, caída de taludes, perjuicios a predios y a bosques productores y otras zonas importantes ambientalmente, donde según él se observa cómo al INVIAS, en el tramo de 9km efectuado por otro consorcio en una vía aledaña al predio propiedad que contiene un bosque protector, en el marco de la construcción de otra vía. Material de arrastre taponó el cauce de un quebrada. Dice que las imágenes muestran los daños importantes que causan a los predios; el talud se cayó y el derrumbe afectó otros predios, con la complacencia de la ANLA. La conectante también generará estos daños, sobretodo por la intervención de taludes en el sector KM12. La CDMB también conoció de estos hechos y fue omisiva con las familias afectadas y dice él que se debe a que son familias pobres.

Manifiesta que la caída de taludes no fue su responsabilidad como lo quiso hacer ver el INVIAS para quitarse la responsabilidad que le asistía a esa Entidad pública. Indica que en Colombia estos proyectos no son tan benéficos como parece, además se declara desplazado del proyecto (al cual no se refiere con nombre propio) al que ha hecho referencia repetidamente.

Indica que la zona por donde pasará la conectante es sumamente inestable y los taludes se caerán, así como pasó en las imágenes que el interviniente muestra. Agrega que las bases de los puentes que se van a construir causarán daños a los terrenos aledaños. Dice que el recurso hídrico se afectará irremediablemente. Las autoridades pretenden arreglar lo que ya no se puede arreglar. Cuando ya los recursos están afectados.

**JOSE ARMANDO RODRIGUEZ**

Dice que la ANI ha violado principios y conceptos de manera frontal. Empieza por la autonomía municipal. El concejo municipal nunca supo sobre la construcción de esta vía sino hasta que los ciudadanos le pidieron a esa autoridad que debían pronunciarse sobre ese tema delicado. No se entiende como el concejo, autoridad competente para definir el ordenamiento territorial del municipio no tenía conocimiento de este proyecto. Por eso esta vía no figura en el plan vial del municipio ni en el plan de movilidad para el área metropolitana. No hubo concertación con la autoridad metropolitana.

Esto demuestra que no hubo concertación entre los diversos niveles de administración: nacional, regional y local, tal como lo manifiesta la Ley 388 de 1997. La participación ciudadana, dice, que en este caso se verificó



cuando ya la decisión está tomada y eso no puede entenderse como una socialización sino mas bien una comunicación. Manifiesta que el alcalde de Bucaramanga no conoce la obra, no hubo armoniosa colaboración entre las entidades del Estado. Dice que la empresa va a destruir los cerros orientales de Floridablanca, que le presta servicios ecosistémicos únicos al área metropolitana y el cerro de la judía se verá afectado, así como su cobertura vegetal, producto del tráfico pesado que le van a incluir a la conectante. En cuanto a la inversión monetario, afirma que la ANI y la empresa sólo ven la inversión desde el costo económico, pero no desde el costo de los impactos sociales y ambientales que la comunidad deberá asumir por esta obra.

Dice que el POT no se respeta ni sus medidas a largo plazo que se verán afectadas por la carretera a ser licenciada. Dice que la vía se "tirará" el estudio realizado por expertos para elaborar el POT actual. Dice que la zona geográfica por donde va a pasar la conectante se caracteriza por altas pendientes; así mismo, se caracteriza por tener alto nivel freático, existencia de zonas de recarga acuífera, bosques nativos y dice que no le pueden pasar por encima una vía a una zona geológica de estas características y en donde hay una falla geológica activa. Por ese hecho, es claro que la zona es inestable y los montos económicos se verán aumentados gravemente. Dice, por último, que la participación ciudadana no existió, tal como lo afirmó el personero. Formula una pregunta: ¿Los ciudadanos quieren la obra? Dice que la gran mayoría respondería que "no".

**RAFAEL ANTONIO CARVAJAL**

Inicia con una pregunta: ¿Por qué no estoy de acuerdo con la conectante C1 C2 saliendo desde cualquier punto entre Floridablanca y Piedecuesta? Relata la historia de la compra de unos predios para construir casas campestres, alejados de la ciudad, tranquilos y viviendo con la naturaleza. Indica que ese proyecto le tomó mucho tiempo y dinero. Dice que el municipio de Floridablanca no les ha ayudado en nada, indica que hay mucha congestión vehicular, que les hace tomar mucho tiempo para llegar a Bucaramanga. Pero dice que la situación empeorará en tanto que aumentará el tráfico pesado de los vehículos que quieren llegar a Cucuta, por lo que la vereda en la cual el señor vive (no menciona su nombre) se verá mucho más aislada del casco urbano de los municipios de la región. En esta medida dice que sus inversiones en tiempo y dinero para llevar a cabo su proyecto de casas de recreo se verán afectados y destruidos y solicita que no se le otorgue licencia al proyecto en el trazado que está propuesto. Habla por último que el proyecto beneficia a unos cuantos políticos corruptos.

La presidente de la Audiencia, en este punto, hace conocer al auditorio acerca del acuerdo al que se llegó previamente, conforme al cual, cuatro personas tomarán la vocería de 21 ciudadanos, teniendo en cuenta que así las intervenciones van a ser más concisas, precisas y eficientes. Le aclara a los presentes que las personas que van a intervenir son inscritas y que aquellas que ya no lo harán, y que van a ser representados también son personas inscritas para la audiencia pública y que hicieron su inscripción en la CDMB, en la Personería de Floridablanca y en la ANLA. Por tal motivo, indica que no se está contrariando ninguna regla



y que esto fue producto de un acuerdo con un sector importante de la comunidad presente. Así las cosas, la Dra. Camacho Bellucci hace la lectura de las 21 personas que ya fueron referenciadas en esta Acta, seguidamente de las 4 personas que hablarán por aquellas. A cada uno de estos 4 intervinientes se les otorga un tiempo máximo de 10 minutos:

**LUIS DAVID AREVALO**

Es el primero de los 4 representantes de los 21 ciudadanos. Se presenta como ingeniero civil y se apoya en una presentación en power point llamada *observaciones técnicas sobre el trazado de la conectante C1 C2*. Indica que la inversión siempre es bienvenida en las regiones. Agrega que el proyecto, como todos, traerá impactos ambientales, pero no es *un gana – gana sino un gana – pierde*, refiriéndose a la comunidad que se verá afectada; de igual forma recalca que no deberíamos hablar de vivir en Bucaramanga, Girón o Piedecuesta sino hablar del área metropolitana, la que se verá afectada, en su integralidad por el proyecto. No se trata de afectar uno u otro municipio individualmente considerado. Habla ahora de su presentación: Inicia hablando de las responsabilidades: del Estado como sujeto pasivo, construir vías; la ciudadanía, sujeto activo en tanto que aporta los vehículos para movilizarse por las vías.

De otra parte, trae a colación un estudio realizado por la consultora STEER DAVIS GROUP, que formuló algunas observaciones en torno a la modernización vial del área metropolitana con proyección al año Dice que existen 4 corredores conectantes – conexiones – que aparecen en el plan vial del área metropolitana: Conexión vial a Cúcuta por Helechales; conexión vial a Cúcuta por Sevilla, vía del Alto del Escorial y la circunvalar de Menzuli. En este plan, no aparece la conectante C1 C2. Dice que estos 4 corredores cuentan con ficha de proyecto.

Manifiesta que según el estudio vial comprende estudios tanto en fase tres, como en fase uno para estos corredores. La vía por Helechales es la que se perfila como la conectante entre la autopista Bogotá – Cúcuta en el K9 +00; Se refiere a algunas normas metropolitanas, como el acuerdo 008, que dispone que hay que tener una posición estratégica fronteriza entre Colombia y Venezuela para integrar mejor el área metropolitana. El problema de Venezuela afirma, no es eterno. Así, dice que la ANI debe considerar a Santander como un polo importante de conexión entre Colombia y Venezuela.

El estudio dice que el tráfico pesado no puede pasar por las áreas urbanas de la zona metropolitana, ya que a futuro estará afectando el conurbano de Piedecuesta, Floridablanca, Girón y Bucaramanga, por la congestión vehicular y los niveles de accidentalidad que se llegasen a presentar. Dice que la mal llamada autopista Bucaramanga Piedecuesta tiene malas especificaciones y problemas de diseño que van a ser agudizados por proyectos como éste. Esta autopista deberá ser reformulada con ampliación de carriles, y con el aumento del tráfico las vías que se construyan para descongestionar deberán ser a doble calzada y no única calzada. Presenta otra vez, lo que, a su juicio, son evidencias de congestiones y colapsos del área metropolitana.



GOBIERNO  
DE COLOMBIA



MINAMBIENTE

Calle 37 No. 8 – 40 Bogotá, D.C. Edificio Anexo

Código Postal 11031156

Centro de Contacto Ciudadano: 57 (1) 2540100 / 018000112998

PBX: 57 (1) 2540111

[www.anla.gov.co](http://www.anla.gov.co)

Página 23 de 37

La evaluación de la Conectante señala, fue hecha sobre los costos y no sobre los beneficios. Habla de unas externalidades que causan impactos como el deterioro ambiental, inseguridad, pérdida de tiempo y productividad de la región y de sus habitantes. La alternativa planteada por la ANI no elimina esas externalidades que se acaban de exponer. Las pendientes también juegan un papel importante en el proyecto que no tiene la certeza si finalmente fue o no usado en el EIA presentado por la empresa.

**JOSE ARMANDO RODRIGUEZ**

Es el segundo de los representantes de los 21 inscritos referidos. Se apoya con una presentación en Power Point, en donde inicia mostrando en un esquema gráfico el municipio de Floridablanca, el DIMR de Bucaramanga y el ecosistema estratégico de alto riesgo (resaltado en color verde); toda la zona de la montaña, indica que tiene tres condiciones: altas pendientes, alto nivel freático y la cruza la falla de Bucaramanga, tal como lo había expuesto en su intervención anterior, en donde hablaba en su nombre. Trae a colación un estudio de INGEOMINAS, en donde hay una distinción de una zona 2A y una zona 2B, en la parte superior e inferior de la montaña, respectivamente que, dadas sus características, no son aptas para obras de infraestructura dado que no se puede garantizar la estabilidad del terreno y los correspondientes manejos de taludes. Ese estudio fue base para elaborar el POT del municipio de Floridablanca y por ende el POT no permite que se construyan obras en esas zonas que ya habían sido identificadas por INGEOMINAS.

De otra parte, dice que se violan los principios de precaución y prevención instituidos en la normatividad ambiental nacional (el interviniente lee textualmente los artículos); manifiesta que aquí hay certeza científica de que va a existir daño al medio ambiente. Por su parte, la gestión del riesgo también habla del principio de precaución referido a la vida de las personas, instituciones y ecosistemas por riesgos y daños causados por desastres naturales. Reitera que aquí hay certeza científica de que habrá afectaciones.

Agrega que existen sistemas estratégicos deben contar con mecanismos de protección y que la ley 99 de 1993 establece que las zonas de recarga acuíferas no pueden ser intervenidas por obras de infraestructuras. La Ley 388 de 1997 trae también una lista de determinantes ambientales que son normas de superior jerarquía y enfatiza que tales determinantes deben ser superiores a las regulaciones relacionadas con obras de infraestructura. En los POT, así están establecidas normas de protección al medio ambiente y a la gestión y prevención del riesgo y con base en estos, ahí se desarrollan los demás y no viceversa. La movilidad vial no puede ir en contra de las determinantes ambientales. Pero esto no sucedió en este caso, porque no hubo respeto por la autonomía municipal y del área metropolitana. No hubo participación de la ciudadanía, no hubo concertación ni participación real de la población en la formulación del proyecto.

**WILSON GOMEZ**

Es ingeniero forestal por lo que su exposición se centra en el componente biótico del Estudio de Impacto Ambiental entregado a la ANLA. Tres componentes de análisis: la etapa del Diagnóstico Ambiental de Alternativas, el Estudio de Impacto Ambiental y los actos administrativos de sustracción de área protegida y





de levantamiento de veda regional emitidos por la CDMB. Empieza por citar el art. 79 de la Constitución Política de Colombia que reafirma la necesidad de que los ciudadanos participen en la toma de decisiones que afecten el medio ambiente, cuestión que, según él, no se verificó en el presente asunto desde la misma etapa del DAA; también hace referencia a otras normas relevantes como el Decreto 2811 de 1974, el Decreto 1076 de 2015 y los Decretos 2041 de 2014 y 2820 de 2010.

La ANI solicitó pronunciamiento mediante oficio en el año 2014 a la ANLA, sobre la necesidad de presentar un DAA contemplando 3 alternativas, concluyendo que la mejor alternativa es la número 1. El interviniente señala que estas obras de infraestructura son proyectos que deben contar con el respectivo DAA, pero el documento que entregó la ANI no cumple con la información mínima con la que debe contar este instrumento a saber:

La descripción general de las alternativas de localización del proyecto, obra o actividad caracterizando ambientalmente el área de interés e identificando las áreas de manejo especial, así como también las características del entorno social y económico para cada alternativa presentada; La información sobre la compatibilidad del proyecto con los usos del suelo establecidos en el POT; La identificación y análisis comparativo de los potenciales riesgos y efectos sobre el medio ambiente y los recursos naturales renovables para las diferentes alternativas estudiadas; La identificación de las comunidades y de los mecanismos utilizados para informarles sobre el proyecto, obra o actividad; Selección y justificación de la mejor alternativa; Un análisis costo-beneficio ambiental de las alternativas, tal como lo establece el Decreto 1076 de 2015. Muchos de estos aspectos no fueron verificados por la ANI, sobre todo aquél que resalta la participación de la sociedad y la comunidad en la elaboración del proyecto.

Dice que la ANLA debió haber requerido un DAA basado en razones técnicas: Por ejemplo, la misma herramienta *tremarctos ornatus* da lugar a concluir que se hace una afectación crítica sobre el DRMI de Bucaramanga, por lo que era procedente analizar más alternativas y con la escala adecuada que evitaran tener que afectar la referida zona protegida regional. La cartografía usada en el oficio de la ANI donde solicita pronunciamiento a la ANLA es usada a escala 1:100.000, esto es escala regional; lo que no es correcto porque para un estudio de una vía de carácter regional y bajo las condiciones establecidas para el proyecto, se debe usar al menos una escala 1:25.000.

El análisis multicriterio presentado por la ANI también se basa en una metodología que responde a un criterio nacional y no regional y, además, es claro que hay componentes de esa matriz multicriterio que caen en subjetivismos. De igual forma, para él, era necesario que hubiese acompañamiento de actores locales y regionales que ayudaran a definir esos criterios que iban a ser incluidos en la matriz citada.

Aduce que la propia ANLA admite errores en el documento allegado por la ANI y por ende al menos, debió haber pedido un alcance o aclaración de estos puntos o falencias del oficio emitido por la ANI en la fase de necesidad de Diagnóstico de Ambiental de Alternativas. La ANLA resta importancia al ecosistema de bosque seco tropical que será realmente afectado por el proyecto, un motivo mas que daba lugar a solicitar el DAA. Por lo menos 15 especies de mamíferos que se encuentran en estado de vulnerabilidad del libro rojo serán



**GOBIERNO  
DE COLOMBIA**



**MINAMBIENTE**

Calle 37 No. 8 – 40 Bogotá, D.C. Edificio Anexo


Código Postal 11031156

Centro de Contacto Ciudadano: 57 (1) 2540100 / 018000112998

PBX: 57 (1) 2540111

[www.anla.gov.co](http://www.anla.gov.co)

Página 25 de 37

 <p><b>ANLA</b> AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES</p>	<p><b>ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL</b></p>	Fecha: 03/02/2016
		Versión: 1
		Código: EL-PL-10
		Página 26 de 37

afectadas por el trazado.

El EIA determinó que se afectaban cerca de 54 drenajes, pero en el oficio de NDA, hablan de impacto a 13 drenajes, lo que demuestra inconsistencias en la misma información que remite la ANI y la empresa ante la ANLA. Otro impacto a tener en cuenta es el paisajístico que está mal valorado en el EIA, ya que la afectación a los ecosistemas y zonas protegidas implican una afectación negativa al paisaje, por su propia definición. Tampoco hay claridad sobre el Plan de Compensación por Pérdida de Biodiversidad, puesto que ni siquiera están definidos lugares para compensar.

### YENNY VARGAS

Es la cuarta y última vocera de los 21 ciudadanos inscritos. Viene en representación de las veredas de la parte de arriba de Floridablanca. Indica que la cámara de comercio de Bucaramanga realizó un estudio de factibilidad de la construcción de una conectante por la carretera Piedecuesta - K40 pero que este estudio no se tuvo en cuenta en este proyecto como quiera que el sector de Piedecuesta ha sido marginado de los espacios de discusión de los proyectos. En efecto, afirma que a los únicos que se les invita y se les tiene en cuenta es a los habitantes del municipio de Floridablanca sin tener en cuenta que ambos entes territoriales se verán afectados por el proyecto. Dice que la mejor alternativa de una conectante es por el sector de Piedecuesta, con la ventaja que ya hay un tramo construido y que lo que se requeriría es adecuaciones y ampliaciones.

Manifiesta que ello impulsa el progreso del municipio de Piedecuesta que es una gran despensa agrícola a nivel regional y nacional y la mora es un producto que sale de Piedecuesta a cualquier lugar del país. Es su producto insignia, pero no exclusivo. Si lo que se busca es descongestionar el tráfico y facilitar recorridos de tráfico pesado hacia Cúcuta, esta conectante C1 C2 no sirve. Reitera que la vía Piedecuesta, sector de Sevilla, es la zona propicia para descongestionar y no Floridablanca. Además, por Sevilla se ayudaría mucho a las familias campesinas de la zona y a la mejora en su competitividad. Dice además que, por el KM8, por la Universidad Pontificia Bolivariana, en épocas de invierno hay taponamientos, lo que invalida cualquier intento de descongestión si se licencia la alternativa C1 y C2, por lo que no hay duda que la vía por Sevilla trae muchísimos más beneficios que los que la ANI y la empresa pretenden hacer ver.

A partir de este momento se continua el llamado a las personas inscritas, con un tiempo de intervención de 5 minutos:

### MANUEL FORERO BÁEZ

Reside en el Condominio Ruitoque en Floridablanca y manifiesta que se ve afectado con su familia por la conectante C1 C2. Dice que los entes gubernamentales y la empresa han actuado erróneamente. Dice que hay 4 Km en la autopista Bucaramanga – Piedecuesta, de acceso a la montaña hasta el alto de Ruitoque, en donde hay inestabilidad de terrenos y además hay acuíferos y zonas de recarga, lo que hace que la



GOBIERNO  
DE COLOMBIA



MINAMBIENTE

Calle 37 No. 8 – 40 Bogotá, D.C. Edificio Anexo

Código Postal 110311156

Centro de Contacto Ciudadano: 57 (1) 2540100 / 018000112998

PBX: 57 (1) 2540111

[www.anla.gov.co](http://www.anla.gov.co)

Página 26 de 37

montaña pueda moverse y que existan deslizamientos. Dice que los computadores son una ayuda, pero no es la herramienta perfecta pero el hombre debe darle los comandos correctos: es así como la conectante C1 C2, para un computador puede ser la opción apropiada para descongestionar el tráfico en Bucaramanga, pero no es una solución que verifique la seguridad de las personas y de las áreas urbanas cuando al lado de ellos hay un altísimo flujo de tráfico pesado.

En suma, si bien hay beneficios en cuanto a descongestión, los municipios de Floridablanca y Piedecuesta se ven sometidos a riesgos en sus propias vidas. En otras palabras, el problema se traslada no se elimina. De igual forma el comportamiento geológico no es predecible y existe una alternativa mejor que implica no afectar de manera contundente el medio ambiente, que es la vía por el sector de Sevilla.

### **MAURICIO GONZALEZ**

El interviniente expone las razones para que se niegue la licencia ambiental y se pueda reestructurar el proyecto para hacer uno nuevo que beneficie realmente a los santandereanos. La primera razón es que al tratarse de una nueva vía la ANLA debió haber solicitado Diagnóstico Ambiental de Alternativas; no se hizo. En segundo lugar, la ANI hizo una estructuración mediocre del proyecto, institución aquella que está más preocupada por cumplir metas y estadísticas de construcción, pero no piensan en las personas que viven en medio del trayecto de la vía y los impactos socioeconómicos que se darán por ese trazado. La ANI se basó únicamente en costos y en longitud de las alternativas, y creyeron que la alternativa por ser más corta y barata era la mejor y no es así; hubo una mediocre valoración de impactos y además las medidas para corregir esos impactos son insuficientes. En el EIA hay impactos maquillados y hay muchas inconsistencias. En esa medida la ANLA no debe aprobar ese estudio; no se hizo un estudio de tráfico actualizado, los que usan son del 2010, no tienen en cuenta la expansión demográfica del municipio.

De otra parte, se debía haber tomado el área metropolitana como una unidad y denuncia además que ya se están haciendo estudios, topografía, y otras mediciones en un lugar distinto a donde se supone que va la licencia, esto es que ya la empresa está pensando en hacer una modificación de la licencia sin ni siquiera tener la licencia lo que es un engaño para las poblaciones; de igual manera no ha surtido el correcto procedimiento de socialización del proyecto, dice que en balcones de Ruitoque, cerca de 2000 personas, no fueron convocados a reuniones para darles a conocer el proyecto. Expone por último un ejemplo: esta conectante es como intentar descongestionar Bogotá, enviando el tráfico por Usaquen o por la autopista norte. Eso no tiene sentido. Es igual en Floridablanca, van a aumentar irresponsablemente tráfico pesado a la autopista Floridablanca – Bucaramanga y además ve con preocupación que el INVIAS no esté presente. Dice que la ANI no regala vías, sino que las paga con los impuestos y peajes que paga el pueblo.

### **GUILLERMO ROJAS**

Indica que la conectante en realidad se va a convertir en una “desconectante”; no obstante, es importante recalcar que la vía se necesita. Sin embargo, tal como están expuestas las cosas lo importante es buscar

70



**GOBIERNO  
DE COLOMBIA**



**MINAMBIENTE**

Calle 37 No. 8 – 40 Bogotá, D.C. Edificio Anexo

Código Postal 11031156

Centro de Contacto Ciudadano: 57 (1) 2540100 / 018000112998

PBX: 57 (1) 2540111

[www.anla.gov.co](http://www.anla.gov.co)

Página 27 de 37

una solución y se debe dar una solución vial, pero lo más adecuado es hacer la vía a través del sector de Sevilla. Se debe buscar una salida para la pontificia y para el hospital que hoy tampoco se encuentran en buena situación hoy en día. De manera que señala que incluso puede haber dos vías, siempre que exista voluntad del gobierno, que ayuden a la descongestión de la autopista Bucaramanga Piedecuesta, pero al mismo tiempo ayudar al municipio de Floridablanca. No hacer la vía no arregla las cosas. Habla que es importante tener en cuenta que la montaña es una "cáscara de huevo", debido a la inestabilidad del terreno y a los antecedentes de deslizamientos que se han presentado en la zona.

**CHRISTIAN JOSÉ MORA PADILLA**

Señala que toda transformación, cambios y modificaciones en todos los municipios generan tensiones y muchas veces choques entre los intereses individuales. Señala que en la vereda Los Cauchos se ha vivido ello durante los últimos años. De una zona agrícola y ganadera, se pasó a una zona de conjuntos cerrados, edificios, restaurantes, condominios y dichos cambios en su momento trajeron rechazo. Siempre hay oposición en todo proyecto. Señala que esa es la dinámica de los cambios en las políticas sociales: el paradigma del *stato quo*; Es necesario entonces que el Estado adopte soluciones de fondo y que decida a partir de los argumentos técnicos y científicos y teniendo en cuenta todos los argumentos de la comunidad que se han expuesto durante todo el trámite. Indica que todo hubiera sido más fácil si la comunidad hubiera participado desde un inicio en la estructuración del proyecto; si se hubiera tenido en cuenta los planes parciales, si la socialización no hubiera sido únicamente el dar a conocer hechos ya cumplidos, sino que lo ideal era haber contado con la intervención de la gente representativa de la región, la que conoce la región.

Señala que las autoridades municipales debieron haber salido con más fuerza a defender los instrumentos de planeación territorial. Pero no fue así. Para el caso de Floridablanca, el problema social no es menor. El tema tributario adquiere particular importancia para el aspecto indemnizatorio en este proyecto sobre los predios que se verán afectados por la vía. Está vigente el artículo 95 de la ley 3ra de 1991 que dispone que el ingreso obtenido por enajenación de bienes inmuebles objeto de esa ley, no constituyen base gravable para impuesto de renta siempre que la enajenación haya sido voluntaria;

Eleva las siguientes solicitudes: a la ANLA, para que se pronuncie en la menor brevedad sobre la licencia; segundo, que se haga una propuesta global de indemnización por los predios que deben ser enajenados que incluya tanto el lucro cesante como el daño emergente, que por demás, ya se ha causado por el tiempo que ha durado este proyecto; a las autoridades municipales, que se pronuncien de manera inequívoca acerca de su apoyo o rechazo al proyecto; al consorcio INCOPLAN K, para que envíen la ficha predial de información gráfica de los terrenos, con mejores e inventario de bienes que se encuentran en el trazado. Si el proyecto no se licencia se deberá derogar la resolución 1933 de 2015 de la ANI, mediante la cual se declaró este proyecto como de utilidad pública e interés social, porque hoy la zona de Floridablanca está aislada: ni se puede comprar ni se puede vender.





AUTORIDAD NACIONAL  
DE LICENCIAS AMBIENTALES

## ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL

Fecha: 03/02/2016

Versión: 1

Código: EL-PL-10

Página 29 de 37

### JORGE ANIBAL ORTÍZ

Habla de los costos ocultos del proyecto. Dice que hace 45 años es propietario de una finca de la vereda de Los Cauchos, cerca a la Universidad Pontificia Bolivariana y desde hace más de 40 años se construyó un acueducto veredal que ha beneficiado a la vereda inmensamente. Este acueducto es la base de la vereda y dicho acueducto será intervenido y deberá ser trasladado. Cien familias se benefician del mismo. El tema es que con la intervención cambian las pendientes y la altura de agua de recepción con respecto al punto de entrega y si el diseño hidraulico no es adecuado, habrá problemas en su distribución a través de los canales y tuberías. Estas tuberías, señala, estarán por debajo de la autopista pero entonces mientras se adecua todo ello, queda la incertidumbre de cómo van estas familias a recibir agua potable pues no cuentan con los medios ni son empresas de servicios públicos, en el tiempo de construcción.

De otra parte, dice que no es correcto aumentar el tráfico pesado por estas zonas veredales, tal como lo han dicho los demás intervinientes. Este gran volumen de tractomulas dañarán las tuberías que se coloquen por debajo de la vía. En esa medida solicita que se adopten las medidas para garantizar el agua potable de las familias que se benefician del acueducto veredal. Solicita a la ANI que estudie una nueva posibilidad para cambiar el trazado.

### MARY ELENA OLARTE

Realiza una presentación en power point para apoyar su exposición. Es jefe de gestión ambiental de la Universidad Pontificia Bolivariana y viene en representación de las directivas de la universidad. Los proyectos de este tipo en principio son bienvenidos y más aún cuando los egresados de la Universidad y los vecinos de Menzuli y del Hospital han aportado el recurso humano para el desarrollo de la región. En las reuniones de socialización del proyecto, ha expuesto la preocupación porque la conectante inicia al frente de la UPB, lo que generará aumento en la accidentalidad que, a la fecha, ya es alta. En cuanto a la movilidad y flujo de transporte, Floridablanca ha visto el aumento desmesurado del tráfico en la autopista Bucaramanga Piedecuesta, y a los peatones biciusuarios y otro sector residencial de la población se les han desmejorado sus condiciones de seguridad. El trazado actual lo que hará es aislar a Piedecuesta, atacando un punto neurálgico del área metropolitana.

En esa medida, la conectante no debe iniciar desde el punto que está previsto en el trazado. La obra va a empeorar la situación de movilidad y de seguridad para todos los actores viales. Los espacios de recreación y centros deportivos quedarán aislados y sin utilizarse. Afirma que se han estudiado las 3 alternativas y un punto que le preocupa es la fragmentación de los cerros orientales de Floridablanca. Tras realizar un estudio con expertos y académicos se pudo deducir que la opción más adecuada es plantear el trazado por el sector de Sevilla, con ello se logrará, a su juicio, sacar el tráfico pesado no sólo de Bucaramanga sino del área metropolitana. En suma, la vía es necesaria pero la alternativa propuesta por la ANI no es la que conviene a la región ni a su desarrollo sostenible. Para culminar dice que no hay un estudio actualizado de accidentalidad en la autopista Bucaramanga Piedecuesta y expone imágenes de accidentes ocurridos al frente del hospital



GOBIERNO  
DE COLOMBIA



MINAMBIENTE

Calle 37 No. 8 – 40 Bogotá, D.C. Edificio Anexo

Código Postal 110311156

Centro de Contacto Ciudadano: 57 (1) 2540100 / 018000112998

PBX: 57 (1) 2540111

[www.anla.gov.co](http://www.anla.gov.co)

Página 29 de 37

y de la UPB que se pueden seguir presentando y empeorando.

**GABRIEL RANGEL MOGOLLON**

Indica que muchos de los puntos sobre los cuales iba a hablar ya fueron abordados por otros miembros de la comunidad. No obstante, precisará algunos aspectos. Primero indica que es una falta de respeto que la representante de la ANI haya dicho que venía a "instruir" a la comunidad respecto del proyecto. Un proyecto que ya está estructurado, y que quedó mal estructurado, que no consultó las verdaderas necesidades de la comunidad que son las que viven en las regiones y conocen sus problemas. Indica que la ANI hizo una comparación entre los valores y costos entre las 3 alternativas, para concluir que la más económica es la que se escogió finalmente y la más costosa la de Sevilla pues representaba 23 Km, es decir, la más larga. No obstante, señala el interviniente que lo que cuenta no es el dinero sino el medio ambiente que se verá afectado totalmente con la conectante C1 C2.

Dice que el proyecto de la Ruta del Cacao, y señala que Hugo Rodríguez del DNP conoce de ello, que la ANI también estructuró ese proyecto y quedó efectivamente mal y se intentó corregir sobre la marcha los errores que no fueron previstos al inicio del trámite, lo que es lo correcto. Indica que la ANLA tiene la posibilidad de no avalar este proyecto y de otorgar licencia habrá entonces una corresponsabilidad. Añade que el sector de Sevilla cuenta con la ventaja de que ya tiene un carreteable por el KM38 y dicho carreteable puede ampliarse y adecuarse sin necesidad de impactar de manera negativa al medio ambiente y a las comunidades.

Se refiere a las intervenciones del personero de Floridablanca, la delegada de la defensoría del pueblo y el procurador ambiental, para señalar que ellos tienen razón en cuanto a que la ANLA no solicitó el DAA, debiendo hacerlo y entonces la ANI le presentó un documento a la autoridad ambiental donde le decía que la alternativa 1 era la mejor y que la ANLA únicamente le dio luz verde a lo que dijo la ANI y punto. No hubo evaluación real de las alternativas.

**JUAN CARLOS MARTINEZ**

Es oriundo de la vereda Los Cauchos del sector de Menzuli. Señala con una imagen en las pantallas, que la discusión se ha venido tomando en gresca y choques entre uno y otro actor de los que participan en estas discusiones. Mientras el proyecto avanza y mientras el tiempo siga transcurriendo antes de que exista una decisión de la ANLA, siempre van a aumentar los choques y pujas. En la vereda Menzuli, por ejemplo, los propietarios de los predios que abarcan ese sector del trazado, se encuentran en una indeterminación considerable porque no saben si se va a otorgar la Licencia o si se va a negar. Están en un limbo, además porque la zona ha sido declarada como zona de utilidad pública, y eso genera perjuicios como lucro cesante, pérdidas de oportunidades, entre otros. Dice que esos perjuicios ya se están materializando y lo que evitaría que se prolonguen y sean reclamados ante los jueces, es una acción inmediata de todas las entidades públicas involucradas en el presente proyecto para que, a partir de los estudios aportados y bajo la responsable coordinación adopten una decisión definitiva respecto de este proyecto.



Afirma que esta alternativa C1 C2 puede que no sea la mejor; entiende la oposición, pero sostiene que si la vía se trazara por el sector de Sevilla, en todo caso, a la larga, siempre van a existir sectores que, por diversos intereses, se quieren oponer al proyecto. Y siempre va a haber un perjuicio ambiental tal como él dice, no se construyen casas en el aire. Así las cosas, sugiere avanzar en el procedimiento de licenciamiento, con el liderazgo de la ANLA y la ANI. De otra parte, afirma que, si hay personas que consideran que la socialización del proyecto fue deficiente o insuficiente, esas personas deberán aportar las pruebas de ello en los estrados judiciales, tal como lo ordena la ley.

Manifiesta que hay que terminar con el limbo referente a que no hay licencia ambiental y además no se levanta la restricción de utilidad pública de los terrenos pues, en efectos prácticos deja por fuera del comercio a las propiedades que se encuentran en la citada zona. Dice que las discusiones siguen creando confusión e ineficiencia. Sugiere que se avance y que se tenga muy en cuenta que los actos administrativos emitidos hasta la fecha son vinculantes, están protegidos bajo la presunción de legalidad y no pueden ser desconocidos y que dan viabilidad ambiental al proyecto tanto en la ANLA como en la CDMB.

**GERMÁN AUGUSTO RUEDA**

Sostiene que los impactos ambientales de la conectante C1 C2 son irreversibles y permanentes. Entre ellos se encuentra la afectación a los cerros orientales de Floridablanca, la afectación a especies en vía de extinción que se encuentran en las áreas forestales del área metropolitana, como el mono aullador. Las fuentes de agua se verán afectadas y con ello los acueductos veredales que se surten de las mismas. Los caudales disminuirán de manera grave y todo ello, debería ser suficiente argumento para que la autoridad ambiental aplique el principio de precaución. Por otra parte, hablando ya del tema de la movilidad, indica que la conectante C1 C2 no es la solución a la congestión que se presenta al interior del área metropolitana, puesto que aumenta ruido, contaminación, la temperatura, accidentalidad y eso afectará gravemente la calidad de vida de los ciudadanos. Y lo más grave es que se trata de tráfico pesado que no viene para el área sino que es pasante hacia Norte de Santander.

Lo que hace el proyecto es básicamente trasladar el problema de la meseta de Bucaramanga hacia Floridablanca. Eso es irresponsable y lo único que busca la ANI es presentar con cifras el cumplimiento de meta y ganancias para los concesionarios. Indica que todas las profesiones, cualquiera que estas sean, deben estar enfocadas en la protección del medio ambiente, haciendo alusión al día de la educación ambiental y la necesidad de crear un cátedra desde el jardín de educación para la conservación del medio ambiente.

**ORLANDO BELTRAN QUESADA.**

Este ciudadano se inscribió como persona natural, como representante de la Corporación Verde Limpio y como representante de la Organización para la defensa de la fauna, flora y la Naturaleza. Indica que esta conectante, tal como está proyectada, afectará directamente los cerros orientales de Bucaramanga,



afectando sus servicios ecosistémicos, entre ellos el aire puro que provee, el hábitat de innumerables especies de fauna y flora y además su servicio como regulador climático. Es así como la comunidad residente en el área metropolitana debe unir sus voces en rechazo de este proyecto. Indica que la ANLA debe acoger el concepto de la CDMB que él tuvo la oportunidad de leer y que, si bien no es jurídicamente vinculante, sí lo es moralmente.

En ese concepto, la CDMB indica que no están de acuerdo con el proyecto debido a que no se tienen estudios que hablen sobre la disposición de escombros y residuos, los cuales, serán dispuestos dentro del área del DRMI. De otra parte, la ocupación de cauces no tiene la información necesaria y suficiente para mitigar los impactos a los cuerpos de aguas. No obstante, dice que la CDMB debe mostrar igual fuerza y contundencia con la empresa MINESA que ha afectado de manera grosera el páramo de Santurban con sus proyectos extractivos y que a la fecha no ha sido sancionada con el rigor que merece.

Afirma que las licencias ambientales se están otorgando por directriz de este gobierno, de afán, sin los estudios técnicos. En este instante el interviniente trae a colación manifestaciones de orden político, para afirmar que, en lugar de aprovechar el potencial agrícola de Colombia, tal como lo ha manifestado la FAO y no promover la explotación del subsuelo para extraer minerales y crudo.

Indica que el ser humano sólo invade las áreas naturales y existe mucha corrupción en los proyectos de alto impacto ambiental. Dice que las compensaciones ambientales no son efectivas y que las autoridades se prestan para todo y así levantar vedas y sustraer áreas protegidas para darle luz verde a proyectos que son negativos para el medio ambiente y la comunidad.

De igual manera señala ejemplos de falencias en los estudios ambientales de las empresas que han afectado y corrompido, bajo sus propias palabras, a las comunidades y a las autoridades locales, tales como lo ineficiente que son algunas medidas de manejo: expone por ejemplo, que los pasos de fauna son un saludo a la bandera, como quiera que las especies no se mueven todas de igual forma, como es el caso de un perezoso o una tortuga, los cuales encontrarán dificultad para adaptarse a estos supuestos pasos de fauna. En suma, insta a la población a decirle no a este proyecto y a expulsar del páramo de Santurban a las empresas involucradas con el proyecto minero Sotonorte.

### **CESAR AUGUSTO CÁCERES**

Lamenta que mucha gente ya se ha ido del auditorio. Las áreas protegidas deben ser, como su nombre lo indica, protegidas por las autoridades municipales y regionales y deben ser reservados para mantener los servicios ecosistémicos que ellos proveen y así perpetuar su existencia, entre otros, nacimientos de agua, captación de gas carbónico y mantenimiento de procesos ecológicos. En Colombia, el desarrollo económico enfrenta el reto de mantener y preservar el medio ambiente, prevaleciendo muchas veces el primero.

Afirma que las características geomorfológicas de las montañas de Santander, en razón a la naturaleza de





las rocas presentes, implica inestabilidad en los terrenos, lo cual genera amenaza a todos los asentamientos veredales ubicados en sus inmediaciones. En esa medida, afirma que los impactos ambientales no han sido estudiados realmente como se debe y además no se les ha dicho la verdad a las comunidades en torno a los mismos, lo cual implica un grave error en este trámite de licenciamiento. Esta conectante es un riesgo social, ambiental y vial. La propuesta que la ANI plantea no debe verse como un regalo, más bien la ANI debe entender que la gente paga impuestos y peajes y así las cosas, es esa entidad la que debe cargar con la voluntad de la gente enfocada a decirle "no" a la conectante C1 C2.

Durante el desarrollo de la Audiencia Pública, las siguientes personas inscritas fueron llamadas para que hicieran su respectiva intervención, pero no respondieron al llamado efectuado por la presidente de la Audiencia Pública y por ende, no hicieron uso de la palabra:

Pedro Acosta Tarazona  
Alix Mancilla Moreno  
Alexander Martines Ramírez  
Edelmira Afanador Rey  
Carlos Arturo Rangel  
Oscar Anzola Rojas  
Carlos Andrés Peña  
María Omaira Gómez Rodríguez  
Doris Yaneth Vargas López  
John Fredy Sandoval  
Gerson Moreno Corso  
Emilce León Torres  
Luis Francisco León Naranjo  
Aídee Cáceres Guevara  
Martin Eduardo Villamizar  
Ludwing González Ortega  
Laura Marcela Ardila Alarcón

## 9. CIERRE DE LA AUDIENCIA

Finalizadas las exposiciones de los intervinientes y ponentes, la presidente de la audiencia indica que se ha agotado el listado de personas inscritas y de las personas que por derecho propio pueden intervenir en la Audiencia Pública. Así las cosas, en nombre de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA informa a la comunidad que la Audiencia Pública Ambiental realizada en el marco de la solicitud de Licencia Ambiental para el Proyecto "CONSTRUCCIÓN CONECTANTE C1-C2 UNIDAD FUNCIONAL 1 BUCARAMANGA – PAMPLONA", ha finalizado. No obstante, los siguientes ciudadanos solicitaron a la mesa principal, en ese instante, que se les permitiera intervenir, dejando en claro que ellos no se habían inscrito previamente para la audiencia pública, pero que, teniendo en cuenta que mucha gente se inscribió y asistió a





AUTORIDAD NACIONAL  
DE LICENCIAS AMBIENTALES

## ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL

Fecha: 03/02/2016

Versión: 1

Código: EL-PL-10

Página 34 de 37

intervenir y que era aún temprano, querían participar en la Audiencia. La presidente les otorga la palabra señalando que se trata de una ocasión especial y excepcional y que no significa ello que pueda darse en otra audiencia pública que se adelante por la ANLA, ya que es necesario respetar los requisitos expuestos por la norma para las Audiencia Públicas, en lo que respecta al lugar, oportunidad y término para realizar inscripciones de los ciudadanos interesados en intervenir en este mecanismo de participación.

Así las cosas, las siguientes personas participaron, por fuera del listado de inscritos:

### VICTOR MENDOZA

Profesor de la Universidad Industrial de Santander con varios años de experiencia en pedagogía. Habla de la importancia de cultivar en los niños el cuidado y la protección del medio ambiente. Habla de los efectos negativos de más de 50 decibeles al tener una autopista cercana a la zona de estudio y casa, y en este caso es muy peligroso que una vía presente como la que se piensa licenciar, pueda llegar a presentar cerca de 80 db. Se basa en un estudio reciente de la Organización Mundial de la Salud, aspectos que dice él, deben tenerse en cuenta al momento de hacer el estudio de una solicitud de Licencia Ambiental en cuanto afectan directamente la calidad de vida de los ciudadanos.

Manifiesta igualmente, que no hay solución a la movilidad congestionando la autopista BUCARAMANGA PIEDECUESTA, además por la cantidad de colegios y centros comunitarios que quedan en ese trayecto, lo que traería muchas dificultades a la comunidad, altos índices de accidentalidad, entre otros problemas.

Se refiere al monto expuesto por la ANI en su presentación en donde señaló que el trazado actual por Floridablanca resulta ser el más económico y eficiente, para indicar que en realidad, teniendo en cuenta las dificultades y afectaciones que traerá la vía, hacer la vía por el sector de Sevilla, resulta más benéfico en términos de dinero y ahorro del erario público pues allí no se presentarían tantos impactos como sí ocurre con el trazado actual C1 C2.

### CARLOS ALBERTO BELTRÁN

La ANI presenta un mal proyecto, pero la secretaria de planeación de Floridablanca también tiene injerencia en todo esto. Ciertas decisiones favorecen un sector de la población amigo de políticos, afectando a la gente pobre de las veredas, por ejemplo, exigiendo pagos desmesurados de predial, cargas impositivas desmedidas y otros aspectos negativos; habla por ejemplo que hay proyectos de urbanización a los que se les conceden licencias de urbanización de manera irregular y sin estudios técnicos que avalen esas decisiones, más allá de los intereses políticos que están involucrados. Dice que el pueblo tiene la verdadera decisión en sus manos, que es el poder soberano, que los empleados públicos viven de los que el pueblo paga por impuestos y que no tiene sentido alguno pedirles el favor a las entidades que no autoricen un proyecto con el que no están de acuerdo. En tal medida convoca a que la gente se mantenga firme en la oposición al proyecto objeto de solicitud de Licencia Ambiental.



GOBIERNO  
DE COLOMBIA



MINAMBIENTE

Calle 37 No. 8 – 40 Bogotá, D.C. Edificio Anexo


Código Postal 11031156

Centro de Contacto Ciudadano: 57 (1) 2540100 / 01800012998

PBX: 57 (1) 2540111

[www.anla.gov.co](http://www.anla.gov.co)

Página 34 de 37

	<b>ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL</b>	Fecha: 03/02/2016
		Versión: 1
		Código: EL-PL-10
		Página 35 de 37

## DARIO PARRA

Indica que este es un proyecto que debe ser viabilizado. Aclara que no tiene injerencia en el proyecto, que no se verá beneficiado por el mismo en razón a la valorización de predios que pasan por el trazado y argumenta que mucha gente que no vive en la zona y sin tener real afectación, sólo buscan sumarse a una oposición sin los argumentos y razones válidas para hacerlo. Indica que la vía debería ir, pero de manera responsable y bien hecha, y para Sevilla, manifiesta que también debería existir un proyecto que les ayude y los conecte con Bucaramanga y la autopista, ya que Piedecuesta también debe estar beneficiándose por todos estos proyectos. El proyecto también ayuda, es desarrollo, no es cierto que sea un mal proyecto, traerá empleo y no se siente representado por el comité de los que no apoyan el proyecto, la propia comunidad es la que contamina y causa deterioro; la vía sí ayuda a la comunidad y pide que los entes del gobierno cumplan y ejecuten los proyectos que son parte del Plan Nacional de Desarrollo.

## 10. CIERRE DEFINITIVO

Con estas tres intervenciones y siendo las 2:53 PM, se cierra la Audiencia definitivamente. La Audiencia Pública Ambiental fue registrada en video y audio, el cual forma parte integral de la presente Acta y se encuentran incluidos en el expediente administrativo LAV0046-00-2017 que reposa en el Archivo de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA.

De todo lo ocurrido en la Audiencia se levantará un acta que formará parte del expediente, que estará a disposición de la comunidad, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes. Es preciso señalar que de conformidad con lo dispuesto en el decreto 1076 de 2015, la celebración de una audiencia pública ambiental no agota el derecho de los ciudadanos a participar mediante otros instrumentos en la actuación administrativa correspondiente.

Se finaliza la Audiencia Pública Ambiental, siendo las 2:53 PM.

  
**MARTHA ELENA CAMACHO BELLUCCI**

Presidente de la Audiencia

Delegada por la Directora General de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales

  
**GERMAN JAVIER FERNANDO CRUZ RINCÓN**

Abogado – Subdirección de Evaluación y Seguimiento



GOBIERNO  
DE COLOMBIA



MINAMBIENTE

Calle 37 No. 8 – 40 Bogotá, D.C. Edificio Anexo


Código Postal 110311156

Centro de Contacto Ciudadano: 57 (1) 2540100 / 018000112998

PBX: 57 (1) 2540111

[www.anla.gov.co](http://www.anla.gov.co)

Página 35 de 37

 <p><b>ANLA</b> AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES</p>	<p><b>ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL</b></p>	Fecha: 03/02/2016
		Versión: 1
		Código: EL-PL-10
		Página 36 de 37

Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA  
Secretario

**ANEXOS DEL ACTA:**

Los siguientes documentos fueron radicados en el marco de la Audiencia Pública Ambiental por los participantes de la misma:

No.	TEMÁTICA	INTERVINIENTE	FOLIOS Y ANEXOS
1	Presentación Empresa en Audiencia Proyecto Conectante C1 C2 Bucaramanga-Pamplona	Empresa Autovía B/manga-Pamplona S.A.S	Documento en PDF
2	Aspectos Negativos Conectante C1 C2 Bucaramanga Pamplona	Solicitantes Audiencia Pública	Documento en PDF
3	Presentación Revisión Documentos Conectante C1 C2	Representantes de los solicitantes Audiencia Pública	Documento en PDF
4	Autovía Bucaramanga Pamplona-Universidad Pontificia Bolivariana	Solicitantes Audiencia Pública	Documento en PDF
5 6	Observaciones Técnicas sobre el Trazado de la Conectante C1-C2, Concesión Floridablanca-Pamplona, Ing. Luis David Arévalo Durán Conectante C1-C2	Solicitantes Audiencia Pública Cesar Augusto Cáceres	Documento Técnico empastado, 50 páginas 1 Folio
7	Audiencia Pública-Presentación Agencia Nacional de Infraestructura, ANI	ANI	Documento en PDF
8	Por qué no estoy de acuerdo con la Conectante C1 C2 Saliendo de Menzuli	Rafael Antonio Carvajal Monsalve	1 Folio
9	Comunicación	Mélida Herrera y 36 personas firmantes	Manuscrito en 3 Folios
10	Comunicación	José Aníbal Ortíz	Manuscrito en 2 Folios
11	Documentos fotocopiados	ANI	20 Folios
12	Manuscrito		Manuscrito en 4 Folios
13	Ponencia en la Audiencia Ambiental "Construcción Unidad Funcional Conectante C1 C2 Bucaramanga Pamplona	Christian José Mora Padilla	3 Folios
14	Documentos fotocopiados	Juan Carlos Ramírez Marín	9 Folios



GOBIERNO DE COLOMBIA



MINAMBIENTE

Calle 37 No. 8 – 40 Bogotá, D.C. Edificio Anexo  
Código Postal 110311156  
Centro de Contacto Ciudadano: 57 (1) 2540100 / 018000112998  
PBX: 57 (1) 2540111  
[www.anla.gov.co](http://www.anla.gov.co)  
Página 36 de 37

15	Construcción Conectante C1-C2 Audiencia Pública Ambiental: Dilemas y sus alternativas	Ing. Guillermo Rojas Calderón	2 Folios
16	No a la Conectante C1 C2 Audiencia	Participante	Fotos y Video
17	Ponencia Audiencia Pública	Juan Carlos Ramírez Maryinez	10 Folios (radicado el día de su inscripción)
18	Ponencia Audiencia Pública	Mélida Herrera Ortiz	Manuscrito 1 folio (radicado el día de su inscripción)
19	Ponencia Conectante C1 C2	Pedro Acosta Tarazona	1 Folio (radicado el día de su inscripción)
20	Ponencia Audiencia Pública	José Armando Rodríguez Dominguez	2 Folios (radicado el día de su inscripción)

