



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIV - N° 739

Bogotá, D. C., martes, 20 de mayo de 2025

EDICIÓN DE 30 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

ACTAS DE COMISIÓN

NOTA ACLARATORIA DE COMISIÓN QUINTA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ACTA NÚMERO 100 DE 2025

(abril 22)

Legislatura: 16 de febrero de 2025 - 20 de junio
de 2025 Segundo Período

En la ciudad de Bogotá, D. C., sede constitucional del Congreso de la República, el día martes veintidós (22) de abril de dos mil veinticinco (2025), abriendo el registro a las 10:16 a. m., se reunieron presencialmente en el recinto de sesiones de la Comisión Quinta Constitucional Permanente del Senado de la República los honorables Senadores que adelante se indican, con el fin de sesionar de conformidad con el mandato constitucional y legal.

ASISTENTES

Asprilla Reyes Inti Raúl	Presente	
Barreto Castillo Miguel Ángel	Presente	
Díaz Contreras Edgar Jesús	Presente	
Durán Barrera Jaime Enrique	Presente	
Guerra Hoyos Andrés Felipe	Presente	
Hernández Silva Esmeralda	Presente	
Lobo Chinchilla Didier	Presente	
Name Cardozo José David	Presente	
Padilla Villarraga Andrea	Presente	
Pérez Pérez Catalina del Socorro	Presente	
Pineda García Marcos Daniel		Excusa
Rozo Zambrano Yenny	Presente	
Torres Victoria Pablo Catatumbo		Excusa
Zuleta López Isabel Cristina	Presente	

ORDEN DEL DÍA

Fecha: martes 22 de abril de 2025

Lugar: recinto de la Comisión

Hora de citación: 10:00 a. m.

I

Llamado a lista y verificación del quórum

II

Consideración y aprobación del orden del día

III

Negocios sustanciados por la Presidencia

IV

**Consideración y aprobación del Acta número
099 correspondiente a la sesión del 1° de abril de
2025**

V

Control político

Conforme con la Proposición número 165 de 2025, aprobada por esta Célula Legislativa, la cual tiene como propósito citar a los señores ministros de: Transporte, doctora *María Fernanda Rojas Mantilla*; de Ambiente y Desarrollo Sostenible, doctora *Lena Yanina Estrada Añokazi*; de Ciencias, Tecnología e Innovación, doctora *Yesenia Olaya Requene*; a la Gerente General del Instituto Colombiano Agropecuario (ICA), doctora *Paula Andrea Cepeda*; al Director Nacional del Instituto Nacional de Vías (Invías), doctor *Juan Carlos Montenegro Arjona*; al Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctor *Luis Eduardo Acosta Medina*; la Directora General de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), doctora *Mariantonia Tabares Pulgarín*; al Director General de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), Ing. Rodrigo Elías Negrete Montes; al Director General de Parques Nacionales Naturales de Colombia, doctor *Luis Olmedo*

Martínez Zamora; al Director General del Instituto de Investigación de Recursos Biológicos Alexander Von Humboldt, doctor *Hernando García Martínez*; al Gobernador del departamento del Atlántico, doctor *Eduardo Ignacio Verano de la Rosa*; al Gobernador del departamento del Cauca, doctor *Jorge Octavio Guzmán Gutiérrez*; a la Gobernadora del departamento del Valle del Cauca, doctora *Dilian Francisca Toro Torres*; al Gobernador del departamento de Antioquia, doctor *Andrés Julián Rendón*; al Gobernador del departamento de Bolívar, doctor *Yamil Arana*; a la Gobernadora del departamento de Sucre, doctora Lucy Inés García Montes; al alcalde Mayor de Bogotá D. C., doctor *Carlos Fernando Galán Pachón*; al alcalde de Medellín, doctor *Federico Andrés Gutiérrez Zuluaga*; al Alcalde de Cali, doctor *Alejandro Eder Garcés*; al Alcalde de Barranquilla, doctor *Alejandro Char Chaljub*.

E invitar al Director General de la Red Colombiana de Seguimiento de Fauna Atropellada (Recosfa) e Institución Universitaria de Medellín, doctor *Juan Carlos Jaramillo Fayad*; para realizar debate de control político con el fin de que las entidades corresponsables informen sobre las acciones, diagnósticos, medidas, estrategias, investigaciones y proyectos relacionados con la siniestralidad vial de animales de fauna silvestre y doméstica en la infraestructura vial nacional y territorial.

CITANTE:

Senadora Andrea Padilla Villarraga.

VI

Anuncio de proyectos de ley para discusión y votación (artículo 8º Acto Legislativo número 01 de 2003)

VII

Lo que propongan los honorables Senadores

El Presidente,

Marcos Daniel Pineda García.

El Vicepresidente,

José David Name Cardozo.

El Secretario General,

David de Jesús Bettín Gómez.

Doctor David de Jesús Bettín Gómez, Secretario:

Muy buenos días. Con mucho gusto, señor Presidente. Hacemos el primer llamado a lista para la sesión convocada para el día de hoy martes 22 de abril.

Asprilla Reyes Inti Raúl.	
Barreto Castillo Miguel Ángel.	Presente
Díaz Contreras Edgar Jesús.	
Durán Barrera Jaime Enrique	Presente
Guerra Hoyos Andrés Felipe.	
Hernández Silva Esmeralda.	
Lobo Chinchilla Didier.	
Name Cardozo José David.	Presente
Padilla Villarraga Andrea.	Presente
Pérez Pérez Catalina.	Presente

Pineda García Marcos Daniel.	Excusa - Comisión Oficial
Rozo Zambrano Yenny Esperanza.	
Torres Victoria Pablo Catatumbo.	
Zuleta López Isabel Cristina.	

Señor Presidente, la Secretaría le certifica que ha constituido el quórum para deliberar en la Comisión Quinta del Senado de la República. No sé si usted lo considera, algunas constancias históricas que necesiten dejar los Senadores.

Senador José David Name Cardozo, Vicepresidente:

Vamos a dar un receso de 10 minutos, a las 10:28 volvemos a hacer llamado a lista.

(Receso)

Senador José David Name Cardozo, Vicepresidente:

Señor Secretario, haga el segundo llamado a lista e iniciamos, por favor. Abro la sesión, segundo llamado a lista.

Doctor David de Jesús Bettín Gómez, Secretario:

Sí, señor Presidente. Llamado a lista.

Asprilla Reyes Inti Raúl.	
Barreto Castillo Miguel Ángel.	Presente
Díaz Contreras Edgar Jesús.	
Durán Barrera Jaime Enrique	Presente
Guerra Hoyos Andrés Felipe.	
Hernández Silva Esmeralda.	
Lobo Chinchilla Didier.	Presente
Name Cardozo José David.	Presente
Padilla Villarraga Andrea.	Presente
Pérez Pérez Catalina.	Presente
Pineda García Marcos Daniel.	Excusa - Comisión Oficial
Rozo Zambrano Yenny Esperanza.	
Torres Victoria Pablo Catatumbo.	
Zuleta López Isabel Cristina.	

- Señor Presidente, han contestado a lista seis (6) honorables Senadores, persiste el quórum deliberatorio en la Comisión Quinta del Senado de la República.

Senador José David Name Cardozo, Vicepresidente:

Senadora Padilla, no tenemos el quórum, no puedo aprobar el orden del día y no puedo hacer el debate. Secretario, vaya leyendo el orden del día, por favor.

Doctor David De Jesús Bettín Gómez, Secretario:

Sí, señor Presidente.

ORDEN DEL DÍA

Propuesto para hoy 22 de abril de 20225

Siendo las 10:39 de la mañana

I

Llamado a lista y verificación de quórum

II

Consideración y aprobación del orden del día

III

Negocios Sustanciados por la Presidencia

IV

**Consideración y Aprobación del acta 099
Correspondiente a la sesión del 1° de abril de
2025**

V

Control político

Conforme con la Proposición número 165 de 2025, aprobada por esta Célula Legislativa, la cual tiene como propósito citar a los señores Ministros de: Transporte, doctora *María Fernanda Rojas Mantilla*; de Ambiente y Desarrollo Sostenible, doctora *Lena Yanina Estrada Añokazi*; de Ciencias, Tecnología e Innovación, doctora *Yesenia Olaya Requene*; a la Gerente General del Instituto Colombiano Agropecuario (ICA), doctora *Paula Andrea Cepeda*; al Director Nacional del Instituto Nacional de Vías (Invías), doctor *Jhon Jairo Bernal González*; a la Directora General de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), doctora *Mariantonia Tabares Pulgarín*; al Director General de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), doctora *Irène Vélez*; al Director General de Parques Nacionales Naturales de Colombia, doctor *Luis Olmedo Martínez Zamora*; al Director General del Instituto de Investigación de Recursos Biológicos Alexander Von Humboldt, doctor *Hernando García Martínez*; al Gobernador del departamento del Atlántico, doctor *Eduardo Ignacio Verano de la Rosa*; al gobernador del departamento del Cauca, doctor *Jorge Octavio Guzmán Gutiérrez*; a la Gobernadora del departamento del Valle del Cauca, doctor *Dilian Francisca Toro Torres*; al Gobernador del departamento de Antioquia, doctor *Andrés Julián Rendón*; al Gobernador del departamento de Bolívar, doctor *Yamil Arana*; a la Gobernadora del departamento de Sucre, doctora *Lucy Inés García Montes*; al Alcalde Mayor de Bogotá D. C., doctor *Carlos Fernando Galán Pachón*; al Alcalde de Medellín, doctor *Federico Andrés Gutiérrez Zuluaga*; al Alcalde de Cali, doctor *Alejandro Eder Garcés* y al Alcalde de Barranquilla, doctor *Alejandro Char Chaljub*.

E invitar al Director General de la Red Colombiana de Seguimiento de Fauna Atropellada (Recosfa) e Institución Universitaria de Medellín, doctor *Juan Carlos Jaramillo Fayad*; para adelantar el debate de control político con el fin que las entidades corresponsables informen sobre las acciones, diagnósticos, medidas, estrategias, investigaciones y proyectos relacionados con la siniestralidad vial de animales de fauna silvestre y doméstica en la infraestructura vial nacional y territorial.

CITANTE:

Senadora Andrea Padilla Villarraga.

VI

**Anuncio de los proyectos ley para discusión y
votación**

VII

Lo que propongan los honorables Senadores

- Está leído el orden del día, señor Presidente, propuesto por la Mesa Directiva para el día de hoy.

**Senador José David Name Cardozo,
Vicepresidente:**

¿Tiene algunas proposiciones?, ¿hay alguna proposición citando a debate?

**Doctor David de Jesús Bettín Gómez,
Secretario:**

No, señor Presidente, no han sido radicadas; podemos hacer los anuncios.

**Senador José David Name Cardozo,
Vicepresidente:**

Sí, haga los anuncios, por favor.

**Doctor David de Jesús Bettín Gómez,
Secretario:**

Sí, señor Presidente, de acuerdo a su instrucción que constitucionalmente le compete, se anuncian los proyectos para la próxima sesión en que se debatan y discutan proyectos de ley en la Comisión Quinta del Senado de la República.

1. Proyecto de Ley número 134 de 2024 Senado
2. Proyecto de Ley número 217 de 224 Senado
3. Proyecto de Ley número 101 de 2024 Senado
4. Proyecto de Ley número 135 de 2024 Senado
5. Proyecto de Ley número 85 de 2024 Senado
6. Proyecto de Ley número 100 de 2024 Senado
7. Proyecto de Ley número 267 de 2024 Senado
8. Proyecto de Ley número 236 de 2024 Senado
9. Proyecto de Ley número 312 de 2024 Senado, 352 de 2024 Cámara
10. Proyecto de Ley número 283 de 2024 Senado, 416 de 2024 Cámara
11. Proyecto de Ley número 224 de 2024 Senado
12. Proyecto de Ley número 337 de 2024 Senado, y
13. El Proyecto de Ley número 407 de 2025 Senado.

Señor Presidente, han sido anunciados los proyectos de acuerdo a su instrucción que le corresponde constitucionalmente, para la próxima sesión en que se debatan y discutan proyectos de ley en la Comisión.

**Senador José David Name Cardozo,
Vicepresidente:**

Secretario lea la proposición.

**Doctor David de Jesús Bettín Gómez,
Secretario:**

Sí, señor Presidente, hay una propuesta radicada en la Secretaría y dice de la siguiente manera:

PROPOSICIÓN

Debate de control político a la Ministra de Ambiente y Desarrollo Sostenible con el fin de analizar los efectos del Decreto número 1275 de 2024, así como la regulación y funcionamiento de los territorios indígenas en materia ambiental y el desarrollo de las competencias ambientales de las autoridades indígenas.

Cítese a la Ministra de Ambiente y Desarrollo Sostenible, doctora Lena Yanina Estrada Añocazi a debate control político que será llevado a cabo en la Comisión Quinta del Senado, en la fecha y hora que determine la mesa directiva y den respuesta al cuestionario que se anexa.

Invítese al doctor Gregorio Eljach Pacheco, Procurador General de la Nación; al doctor Carlos Hernán Rodríguez, Contralor General de la República; a la Asociación de Corporaciones Autónomas Regionales y Desarrollo Sostenible (Asocar); al Presidente del Consejo Intergremial Nacional y a la Presidenta de Aliadas, Asociaciones y Gremios.

Señor Presidente, se anexan unos cuestionarios y está suscrita por los Senadores:

Marcos Daniel Pineda García, José David Name Cardozo, Yenny Roza Zambrano, Miguel Ángel Barreto Castilla y Didier Lobo Chinchilla.

- Una vez se conforme el quórum para decidir será sometida por la Mesa a votación, señor Presidente.

Senador José David Name Cardozo, Vicepresidente:

Sí, señor Secretario, cuando tengamos quórum decisorio junto al orden del día somete la proposición. Senadora Padilla voy a darle el uso de la palabra para que vaya desarrollando el debate y aprobamos el orden del día cuando tengamos el quórum decisorio. Tiene la palabra Senadora Padilla.

Senadora Andrea Padilla Villarraga:

Presidente muy buenos días. Muchas gracias, un cordial saludo Viceministra, Viceministro, servidores, servidoras públicas, muchas gracias por su asistencia; y bueno, iré al punto Presidente, porque hay una oportunidad interesante de escuchar experiencias territoriales, entiendo que hay aquí delegados de Cali, de la Gobernación del Valle, de la Gobernación de Antioquia, del Instituto de Protección Animal de Bogotá, que tienen unas experiencias interesantes en el tema, de manera que si usted lo considera podríamos eventualmente al finalizar darles la palabra.

Presidente, comienzo diciendo que el atropellamiento de animales silvestres es la segunda causa de pérdida de biodiversidad en el planeta; y arranco planteando de entrada cuáles son los tres problemas cruciales que, con mi equipo, a raíz del análisis de las respuestas que nos enviaron las entidades, identificamos como más graves en este asunto.

El **Primero**, es que, no contamos en el país con un sistema de información en materia de siniestralidad vial de animales silvestres; hay fuentes de información por supuesto, está el Invías, está Parques, está la ANI, pero no hay un sistema articulado de información.

Segundo: no existe un protocolo oficial, unificado, para la atención de animales atropellados, es decir, si uno se encuentra un animal atropellado en vía no sabe a quién reportarle, cuál es el canal

de reporte, a qué entidad le corresponde atender la situación.

Tercero: no hay mediciones del resultado de las estrategias implementadas. Concretamente se ha un poco, digamos, popularizado y adoptado las estrategias de los pasos de fauna y la señalización, pero vemos -puede que haya sido una falencia en la información que nos entregaron-, que no hay medidas de resultados de la eficacia de estas estrategias que buscan reducir la accidentalidad.

Lo que sí encontramos en cambio, son unas cifras aisladas, dramáticas y dispares; entonces, por ejemplo, según el Instituto Humboldt -esta cifra es escandalosa-, hay 15 especies de primates en peligro por atropellamientos; el segundo país o el primer país más mega biodiverso en primates y está permitiendo que sus especies de primates estén en peligro por causa de atropellamiento, particularmente en las regiones Andina y Caribe.

Segundo: de los eventos reportados entre 2019 y 2024 encontramos, que el 93% -qué cifra tan escandalosa-, corresponde a fauna silvestre; el 5% es de animales domésticos y el 2% de individuos, de especies no identificadas. De esa cantidad: zarigüeyas, osos mieleros, serpientes, son los más afectados.

Tercero: y aquí es donde empieza a notarse la crisis y la fragmentación institucional, hay una dramática disparidad en las cifras que entregan las entidades del Gobierno nacional. Según cifras de Invías, entre 2019 y 2024 han sido atropellados 321 animales, pero al revisar el registro de departamentos la cifra aumenta a más de 8.000 animales -aquí se incluyen avistamientos-, de manera que ya empezamos a tener ahí unas contradicciones dentro de una misma entidad. Pero, además, si miramos el reporte de atropellamientos en las vías bajo jurisdicción del Invías, la cifra cambia por tercera vez, a 7.697 animales.

Sumado a eso, Parques Nacionales, por ejemplo, reporta 99 animales atropellados en ocho años; puede que esa sea la cifra exclusiva de Parques, lo que constata efectivamente la falta de un sistema de información unificado interoperable. Otra cifra que tenemos es la cifra que aporta Recosfa y el Instituto Tecnológico Metropolitano de Medellín, de más de 3.500 casos entre 2014 y 2017, resaltando que Recosfa es un extraordinario esfuerzo de investigadores de la sociedad civil que no tiene un carácter oficial y que por supuesto no es administrado por las entidades oficiales. La ANI, aquí no nos dio cifras de atropellamiento.

Y de esas cifras tan dramáticas, Presidente, colegas, servidores, servidoras públicas, tenemos que 1.459 animales atropellados hacen parte de especies categorizadas como amenazadas; es decir, aquí realmente estamos es haciendo la radiografía de un drama nacional en materia de desatención y paulatina desaparición de especies que además ya tienen una categoría de amenazadas; los hormigueros, ahí están, son vulnerables en

tres especies: los atrapamoscas son amenazados, halcones amenazados, los gallinazos, las garzas están como vulnerables y las águilas en peligro crítico, y sin embargo están en la lista de las especies más afectadas por siniestralidad vial.

Ahora, por supuesto hay estudios, la gran pregunta es si estos estudios están siendo aplicados por las entidades del Gobierno nacional en la toma de decisiones y en los proyectos viales. Entonces, qué tenemos: una gran diversidad de herramientas; tenemos tres guías: un estudio sobre pasos de fauna en infraestructura lineal del 2020, tenemos una guía de atropellamientos de fauna silvestre para entender y diagnosticar el impacto del 2021, unos lineamientos de infraestructura verde vial para orientar a constructores y diseñadores del 2021, tenemos dos aplicativos, eso está muy bien, el Sukubun de Invías y el Bioani de la ANI, pero son aplicativos que no se comunican; y tenemos un mapa, mapa de vulnerabilidad faunística de Colombia que es una herramienta que desarrolló Invías para visualizar, para señalar puntos críticos a partir de la información de estos aplicativos, pero está actualizado hasta el 2022.

Entonces, se ha recogido efectivamente información de siniestralidad vial de animales silvestres en Colombia durante al menos diez años; pero, cuál ha sido realmente la aplicación, la utilidad de esta información; ahí también digamos si es una información que se recoge a través de unos aplicativos que son costosos, que está muy bien, ojalá Colombia invirtiera más en esta tecnología; la pregunta es si esta información está siendo utilizada, desarrollada en la toma de decisiones porque de lo contrario pues uno podría pensar que ahí hay un detrimento patrimonial.

Entonces por ejemplo: según la ANI hay 2.182 puntos de señalización y 35 pasos de fauna, eso está muy bien, pero la pregunta es si hay estudios que indiquen la efectividad de estos dispositivos, es decir, puntos de señalización o pasos de fauna, cuáles son los puntos, es decir con base en qué se identifican estos puntos de instalación de unos u otros y cómo deben ser los pasos de fauna; no lo trajimos en la presentación, pero organizándola, una persona me envió la foto de un miquito con las manitas absolutamente cortadas por un paso de fauna mal hecho, hecho a las patadas con mal material y sin ningún tipo de instrucción técnica.

También por supuesto, hay serios problemas en la información, aquí les quiero mostrar dos mapas, sobre el mapa de vulnerabilidad faunística que insisto marca esos puntos de riesgo, digamos que señalan los riesgos de accidentalidad en el país, llama la atención que en el mapa del 2021 que es el mapa que ven con mayores puntos rojos, esos rojos lo que marcan es un riesgo de atropellamiento de entre el 90 y el 100%; los amarillos son más o menos del 50% y los azules son un bajo riesgo del 0 al 10. Si ustedes ven el mapa del 2021 está lleno de rojos, hay unos azulitos, y el del 2022 se desaparecieron los rojos y preponderan el riesgo moderado del 50%.

Entonces aquí la pregunta es, qué pasó, qué fue la magia que hicieron que se eliminó el riesgo tan alto, si efectivamente tienen ya detectado una estrategia pues qué bueno que puedan implementar esa estrategia en todo el país para eliminar ese riesgo, pero pues lo más probable es que más que una magia o una buena implementación de estrategias, aquí tengamos un subregistro.

Hicimos un zoom en tres departamentos: Caquetá, Cauca y Huila, y es impresionante, es decir, de un mapa azul, es decir de un bajo riesgo, pasamos a un mapa amarillo con unos riesgos del 50%; lo mismo, la pregunta: qué pasó para que entonces se aumentara de esa manera tan dramática los riesgos de atropellamiento. La única herramienta realmente que está disponible para que la ciudadanía reporte incidentes de atropellamiento, es una herramienta muy interesante que desarrolló Recosfa -aquí tenemos al Director de Recosfa, Juan Carlos Jaramillo-, pero insisto, no es una plataforma, un sistema de registro que sea oficial, ni de dominio de las entidades públicas; funciona muy bien, pero no tiene un carácter oficial.

Senador José David Name Cardozo, Vicepresidente:

Senadora, un minutico. Ya hay quórum decisorio.

Doctor David de Jesús Bettín Gómez, Secretario:

Sí, señor Presidente, la Comisión, la Secretaría le certifica que se ha constituido el quórum para decidir con la presencia del Senador Díaz y con la presencia de la Senadora Isabel Cristina.

Senador José David Name Cardozo, Vicepresidente:

¿Aprueba la Comisión el orden del día leído?

Doctor David de Jesús Bettín Gómez, Secretario:

Sí, señor Presidente y hay un puntico que es la aprobación del Acta 99 que ya fue enviada a los correos, sométala a discusión para aprobarla.

Senador José David Name Cardozo, Vicepresidente:

¿La Comisión aprueba el Acta 99?

Doctor David de Jesús Bettín Gómez, Secretario:

Sí, señor Presidente, ha sido aprobada.

Senador José David Name Cardozo, Vicepresidente:

También se leyó la proposición ¿aprueba la Comisión la proposición leída?

Doctor David de Jesús Bettín Gómez, Secretario:

Sí, señor Presidente y aclarando la proposición que cita a la señora ministra de Ambiente y Desarrollo Sostenible, para tratar los efectos del Decreto número 1275 de 2024, funcionamiento de los territorios indígenas en materia ambiental y el

desarrollo de las competencias ambientales de las autoridades.

Está suscrita por los Senadores: Marcos Daniel Pineda García, José David Name Cardozo, Dídier Lobo Chinchilla y la Senadora Yenny Roza Zambrano. Sométala a consideración, señor Presidente.

Senador José David Name Cardozo, Vicepresidente:

Ya la había sometido, vuelvo y la someto, ¿aprueba la Comisión la proposición leída?

Doctor David de Jesús Bettín Gómez, Secretario:

Ha sido aprobada, señor Presidente.

Senador José David Name Cardozo, Vicepresidente

Siga Senadora Padilla.

Senadora Andrea Padilla Villarraga:

Presidente, muchas gracias. Entonces ¿cuál es la conclusión de todo esto?, que la falta de un sistema de información confiable, es claramente un riesgo para la planificación ambiental de los proyectos de infraestructura vial que puede derivar en subregistros de animales atropellados, especies afectadas, desinformación sobre daños a la biodiversidad, toma de decisiones desacertadas, errores en cuanto a la ubicación de pasos de fauna o instalación de señalizaciones; por eso aquí con esta frase lapidaria, de alguna manera resumimos la conclusión de este debate de control político, y es que cada animal atropellado es la consecuencia de una falta de planeación, coordinación, y acción institucional. Aquí quisiera que mostráramos un poco esos rostros de las víctimas: son zarigüeyas, tigrillos, titís, zorros, osos palmeros, iguanas, ardillas, como lo registró este fin de semana en sus redes sociales el Senador Guerra.

Pero es que además tampoco tenemos un protocolo unificado para la atención de los animales atropellados; la atención depende de autoridades locales o de la comunidad, es la gente la que a menudo termina brindándole atención y socorro a los animales atropellados, y las recomendaciones del Ministerio de Ambiente son tremendamente gaseosas, muy generales y realmente muy poco operativas; entonces el Ministerio de Ambiente dice que es responsabilidad del Ministerio de Transporte, que a su vez le bota la pelota a la ANI y al Invías.

Qué recomienda por ejemplo el Ministerio de Ambiente: primero, que los operadores y conductores que encuentren animales heridos o fallecidos informen a las autoridades competentes; cuáles son las autoridades competentes, eso no está establecido en ninguna parte, entonces terminan siendo todos y nada y ningunas las autoridades competentes; segundo, indica que contacten a la autoridad ambiental o de tránsito, para coordinar el traslado del animal atropellado; a dónde lo llevan, si no hay entidades definidas, los CAV, los Centros de Atención y Valoración terminan atendiendo

animales atropellados, aunque el tema no esté dentro de sus competencias, pero es que además tenemos una carencia en términos de infraestructura de instalaciones para la atención de fauna silvestre.

Tercero, también indica el Ministerio de Ambiente que las CAR y las autoridades ambientales deben movilizar al personal para atender al animal y que la atención médica debe ser realizada por un médico veterinario certificado; eso no pasa, eso no es real, entonces termina siendo una serie de indicaciones sin unos responsables claros, sin unos protocolos claros y al final qué pasa: bueno, ya se murió, dejémoslo ahí, arrinconémoslo a la orilla de la carretera; o como hemos visto en imágenes, el animal que se ve repisado 30 veces por unas llantas porque ni siquiera hubo una mínima consideración sobre la dignidad del ser fallecido.

De hecho, según una respuesta que nos dio el Invías, la mayoría de los incidentes con fauna en vías no son atendidos por profesionales veterinario; entonces, en la mayoría de casos cuando llega la atención, es una atención que no es profesional. Lo que sí es la regla en cambio, es la mención obligatoria que teóricamente tendrían los CAV, los Centros de Atención Valoración, de atender a los animales atropellados; pero ahí nos adentramos en otra tragedia ambiental de este país y es que, estos centros de atención y valoración no existen en media Colombia; segundo, los que existen adolecen de una infraestructura, de unos equipamientos y una dotación adecuada del personal; el personal que está contratado en los centros de atención y valoración es por contrato, son contratistas, terminan de trabajar en noviembre, vuelven a ser contratados en febrero. Esa es la tragedia de nuestros pobres animales silvestres en el país.

Hicimos este mapa. Actualmente existen solo 17 Centros de Atención Valoración de Fauna Silvestre en el país, todo lo negro que ven en el mapa, son los departamentos, las regiones, los territorios, donde no hay centros para la atención de animales silvestres; o sea, el sur del país, ¡por Dios!, la Amazonía, no tiene un centro de atención y valoración para animales silvestres. Estos CAV están distribuidos en 14 departamentos y Bogotá, pero pues el hueco negro es absolutamente alarmante, por eso incluimos en el Plan Nacional de Desarrollo, este Congreso aprobó una disposición para implementar el plan maestro de Centros de Atención y Valoración, pero no ha pasado absolutamente nada al respecto.

Hoy, por supuesto, hay unas entidades que tienen competencia en este tema de siniestralidad, pero no hay una norma que obligue a esas entidades, entonces, el Ministerio de Transporte como rector de la política de infraestructura vial, debería ejercer un liderazgo efectivo que articule al Invías, a la Agencia Nacional de Seguridad, a la ANI, y a los entes territoriales para establecer una política nacional frente al atropellamiento de fauna. Por supuesto, el Ministerio de Transporte ha hecho cosas, expidió la Resolución número 18375 del 2024 que adopta los

lineamientos de infraestructura verde vial y lidera una mesa nacional de atropellamiento de fauna porque hay una mesa nacional, pero lo que vemos realmente la Viceministra nos tendrá la oportunidad de seguramente corregir esta afirmación, ojalá así sea, no vemos que haya un liderazgo articulador por parte del Ministerio de Transporte. Ahora, esta es una articulación que debe ir de la mano con el Ministerio de Ambiente, por supuesto.

Por su parte el Invías y la ANI tienen la responsabilidad de consolidar, de sistematizar toda esta información sobre atropellamiento, de implementar medidas de mitigación efectivas, pero no hay, como decía ahora, una norma que obligue expresamente a consolidar actualizar y publicar estos datos; entonces aquí también puede haber un jalón de orejas para este Congreso que no ha expedido una ley en este sentido, pero también de manera autónoma el Gobierno nacional podría avanzar con la formulación de una política pública. Entonces aquí lo que vemos es que, al no existir una norma que obligue a estas entidades a entregar reportes confiables, consolidados, unificados, pues hay una opacidad institucional; y en qué deriva eso, bueno, en falencias, en la toma de decisiones. Las Corporaciones Autónomas Regionales, Parques, también deberían liderar acciones de monitoreo, atención a la fauna afectada y adelantar procesos sancionatorios frente a daños ambientales.

Entonces aquí lo que vemos digamos, en conclusión, es que el atropellamiento de animales en Colombia refleja una grave falla estructural de coordinación interinstitucional; no hay una política pública intersectorial y territorial, las entidades nacionales trabajan de manera fragmentada y las entidades territoriales carecen de unas directrices, hacen unos esfuerzos importantes como el que está haciendo la Gobernación del Valle del Cauca, pero no tienen dijéramos ese liderazgo a nivel nacional.

Ya para concluir, qué necesitamos con claridad. Esa es una fotografía dramática, pedí que la pusieran ahí sin ningún tipo de censura porque lo que se ve aquí es claramente una víctima de atropellamiento sobre quien ha pasado varias llantas de carros; o sea, aquí ni siquiera hay un mínimo de compasión frente a la atención de estas víctimas, pero a la hora de hablar de la COP, a la hora de sacar el video institucional del himno nacional, las estampillas, ahí se parecen los animales silvestres en su máximo esplendor.

¿Qué necesitamos? Una política pública clara que defina procedimientos, protocolos responsables, estrategias, indicadores, evaluación, mecanismos de evaluación y seguimiento, fuentes de financiación; hoy no tenemos esa política, no existe una norma que obligue a registrar todos estos incidentes, estas tragedias, que obligue a instalar señalización preventiva, no hay un presupuesto exclusivo, entonces vemos que las acciones se dispersan en programas generales, sin enfoques, sin continuidad, no se miden los resultados de las campañas de

sensibilización, no hay evaluaciones de impacto, tampoco un seguimiento técnico; pero lo más grave, es la ausencia de datos oficiales suficientes y confiables como lo señalaba al principio; muchas entidades sencillamente no reportan y pues evidentemente el ABC de la política pública: sin datos no hay diagnóstico, sin diagnósticos no hay política pública y sin política pública los animales van a seguir muriendo atropellados en las carreteras de nuestro país.

¿Qué debería haber aquí prioritariamente? Un sistema nacional de información interoperable, una instancia nacional de coordinación de esta política pública; entonces si bien es cierto que el país cuenta con herramientas como la licencia ambiental, la guía ambiental para proyectos de infraestructura del subsector vial, los lineamientos de infraestructura verde vial, están muy bien, pues lo preocupante es que ninguna de estas herramientas es de aplicación obligatoria; de hecho no todos los proyectos viales requieren licencia ambiental pese a que pueden tener impactos significativos en la biodiversidad, y esto evidentemente, Presidente, perpetúa una situación de discrecionalidad y de desprotección a la fauna silvestre.

Presidente, le agradezco mucho por haber citado este debate de control político, hay dos invitados que le agradecería si usted a bien lo tiene Presidente, permitirles la intervención en el tiempo que usted considere, que son el señor Juan Carlos Jaramillo, Director de Recosfa, una organización que ha liderado realmente este tema en el país, y el Instituto Humboldt, Nicolás Reyes, un investigador de esta entidad; aparte tenemos unos delegados del Valle del Cauca, Antioquia, Cali y Bogotá, que quisieron asistir para compartir sus buenas experiencias, y del Gobierno nacional nos informan que intervendrían el señor Viceministro Mauricio Cabrera y la señora Viceministra la doctora Lina Huarí. Presidente, mil gracias.

Senador José David Name Cardozo, Vicepresidente:

Bueno, le voy a dar la palabra primero a los Congresistas. Tiene la palabra el Senador Didier Lobo.

Senador Didier Lobo Chinchilla:

Gracias, Presidente. Con los muy buenos días para los compañeros, para los miembros del Gobierno citados que nos acompañan el día de hoy, y, por supuesto, felicitar a la Senadora Andrea Padilla. Presidente y Secretario, yo sí quiero que me informen o informen a esta Comisión, de este ramillete de citados, quiénes nos acompañan en el recinto en este momento.

Más que a los citados, quiénes nos acompañan, yo tengo la lista de los citados y haremos lo correspondiente a ello, pero sí quiero saber quiénes nos acompañan, porque lo dijo ya el Presidente Name, hay demasiada gente dentro de la Comisión y no sabemos quién es quién.

Doctor David de Jesús Bettín Gómez, Secretario:

Correcto, sí, señor. Entonces, del Ministerio de Transporte, la doctora Lina Margarita que es la Viceministra de Transporte (e), del Ministerio de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, el doctor Mauricio Cabrera; del Ministerio de Ciencias, Tecnología e Innovación está presente el doctor Rubén Darío Ortiz Morales; del ICA, está la doctora Viviana Zamora, está el doctor Francisco Osorio que es el Coordinador de Inocuidad; del Invías, está la doctora Marta Elena Romero, aquí está presente; de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), el doctor José Alaín Hoyos Hernández, está presente; de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la doctora María Antonia Tabares delegó al doctor Darío Rincón Jaramillo, está presente; de la ANLA, la doctora Irene Vélez delegó a la doctora Malas Cecilia Báez, ellos llegaron temprano, se encuentran presentes; de Parques Nacionales, teníamos a la doctora María Cecilia Díaz, la Directora encargada, está presente; del Instituto Humboldt, el doctor Nicolás Reyes, está presente.

De los Gobernadores que fueron citados, el doctor Eduardo Verano no se excusó ni delegó; el Gobernador del Cauca tampoco se excusó, delegó, al doctor Diego Alejandro Murillo Riascos, está presente; de la Gobernación de Antioquia la doctora Beatriz Elena Pavón, está presente; departamento de Bolívar, el Gobernador Yamil Arana no delegó, no se excusó; de Sucre, la doctora Lucy García, se excusó pero no delega; de la Alcaldía Mayor de Bogotá, está el doctor Antonio Hernández, director del IDPYBA, está presente; del municipio de Medellín, doctor Federico Gutiérrez no delegó, no se excusó; del municipio de Cali, doctor Mauricio Mira Pontón, sí está presente, y de la Alcaldía de Barranquilla, el doctor Alejandro Char no delegó, no pasó excusa. De los invitados, está de Recosfa, el doctor Juan Carlos Jaramillo que es el único invitado que tenía la Senadora. Eso es todo señor Senador.

Senador Didier Lobo Chinchilla:

Gracias, Secretario, queda denotada la importancia de este debate con un tema vital para la conservación de nuestra biodiversidad y la seguridad vial en Colombia, la siniestralidad de la fauna silvestre y doméstica en nuestra infraestructura de transporte; no es un debate cualquiera, y yo creo que en medio de quienes no pudieron venir o se excusaron, hay una concurrida asistencia en esta Comisión, por eso le solicité Presidente conocer quiénes nos acompañaban, para no tener imprecisiones en los ajustes o en los nombres que vamos a mencionar, que por alguna razón no pudieron venir, pero que son de fundamental importancia en este debate. En un país megadiverso, por llamarlo así, donde se enfrenta un desafío del creciente desarrollo de la infraestructura vial esencial, teniendo un impacto ambiental severo la construcción de carreteras, que, aunque sabemos lo necesarias que son, se ha convertido en una amenaza sustancial para nuestra fauna, lo decía la Senadora Padilla.

Nos encontramos ante una tensión entre el desarrollo y la imperiosa necesidad de preservar nuestro patrimonio natural, la mortalidad directa de animales por colisiones con vehículos es un problema particularmente preocupante, esta siniestralidad vial es una de las principales causas de muertes para muchas especies que están contribuyendo a la disminución de sus poblaciones; la fragmentación de sus hábitats y la alteración de procesos ecológicos vitales, es un desafío para quienes nos acompañan en la conservación que ya no podemos ignorar y lo que busca este debate precisamente es visibilizar esta problemática que a veces pareciera que no le importase a nadie y que todo está marchando de la mejor manera. Es fundamental reconocer, que este problema se agrava con la expansión continua de la infraestructura vial en Colombia, que como lo dije ahorita, es una necesidad, pero cada nueva carretera, cada kilómetro de vía, aumenta el riesgo para nuestra fauna; si no implementamos medidas de mitigación adecuadas, el número de animales muertos en las carreteras seguirá creciendo, exacerbando las consecuencias ecológicas como la disminución de poblaciones y la fragmentación del hábitat.

Pero este no es solo un problema ambiental, también tiene implicaciones directas en la seguridad vial, por eso la citación de la Senadora Padilla a todo lo que tenga que ver con el debate en el día de hoy; estas implicaciones directas en la seguridad vial, las colisiones con animales pueden causar accidentes graves con lesiones y pérdidas humanas, como lo que sucedió el día domingo en la vía nueva que se está haciendo, de La Paz a Valledupar, donde hubo un accidente donde hubo pérdidas humanas y donde se hubiesen podido evitar, además de los daños materiales; por lo tanto, yo creo que abordar la siniestralidad vial de la fauna es crucial, tanto para la conservación como para la seguridad de todos los ciudadanos.

Hay mucho por hacer, yo simplemente me quiero sumar a lo dicho por la citante, necesitamos fortalecer la coordinación entre todas las entidades involucradas; asignar recursos suficientes para la investigación y la implementación de medidas de mitigación, y promover una mayor conciencia y responsabilidad en la ciudadanía, nosotros los ciudadanos también tenemos responsabilidad, y por eso el llamado, por eso hoy lo que buscamos es una cohesión entre el Estado, entre las diferentes entidades, entre quienes tenemos responsabilidad; nosotros como legisladores también, de llamar la atención y de citar a este recinto para hablar de un tema de tanta importancia.

Este debate, yo sí creo que debe servir como un punto de reflexión, debemos salir de aquí con compromisos claros, señor Presidente Name, y acciones concretas; nuestra fauna, nuestro patrimonio natural y la seguridad de los colombianos, nos lo están exigiendo. Yo celebro este debate, celebro y resalto la presencia de las entidades que han asumido con responsabilidad asistir a este debate hoy, y quienes no pudieron venir que delegaron a

altos funcionarios, para que entre todos busquemos alternativas que disminuya y que nos garantice a nosotros este problema de seguridad vial que se está presentando y que hoy se siente amenazada nuestra fauna. Muchas gracias, señor Presidente.

Senador José David Name Cardozo, Vicepresidente:

Gracias, Senador. Senadora Catalina Pérez.

Senadora Catalina del Socorro Pérez Pérez:

Buenos días, compañeros Senadores, y Senadoras. Felicito a nuestra compañera Andrea Padilla por este importante debate y realmente también le doy las gracias a todos los presentes y al llamado que está la mayoría de la institucionalidad presente porque el tema a tratar no es menos a toda la problemática que vive nuestro país. Quiero empezar diciendo que 21 años en el exilio en Europa Central, cómo esos países planifican la vida del país, las vías, la defensa de los lagos, la defensa de los humedales, la defensa de las montañas.

Y quiero decir algo que en los 21 años que estuve en Europa Central, conozco muchos países de Europa y uno de los países más lindos del universo se llama Colombia, pero desgraciadamente nuestro país es un país de todos y de nadie; aquí en Colombia realmente no se ha apreciado lo que tenemos, Gobiernos anteriores dieron licencias a diestra y siniestra a organizaciones internacionales de minería, del corte de los bosques en varios lugares sobre todo en la Amazonía, sin importarles los vivientes de ese territorio, que son también seres vivientes como somos nosotros, pero aquí la gente ha separado la naturaleza y el ser humano; no, somos iguales, porque la naturaleza puede vivir sin nosotros y nosotros sin ella no podemos vivir. Da tristeza, da tristeza cómo en nuestros territorios, voy a mentar territorios concretos: La Mojana.

La Mojana antes de llegar los españoles estaba organizada, había la arborización nativa del territorio, cantagallales se llamaban, y La Mojana era un lugar en los cantagallales, posaban aves migrantes que venían de otros países, posaban por épocas allí en esos lugares porque había buena comida y buen pescado; había el paso del jaguar, ya no hay paso del jaguar, por qué, porque no han tenido en cuenta la importancia que tiene nuestra naturaleza, nuestro medio ambiente, eso ha causado mucho daño en el sentido de las políticas que han aplicado neoliberales en nuestro país.

Los humedales nuestros eran de tres y cuatro metros la longitud de los humedales, que para nosotros los campesinos se llaman, zapales; esos humedales fueron quemados por grandes terratenientes sin importarles las especies que había allí, que de eso vivía la gente de la región; hoy los humedales están acabados por la ganadería extensiva y la cría de búfalo, mataron los humedales que eran las esponjas que contenían la inundación de La Mojana, el agua no se iba por a donde le daba la gana, pero en este momento se va por donde le da

la gana y estamos viviendo una problemática seria en esa región.

Tenemos agua al cuello y no hay agua para el consumo humano, tenemos niños dializados por el agua envenenada, por el mercurio, porque le dan permiso a Gold, a todas las minerías de oro que destruyan nuestro territorio y usen el mercurio y elementos para buscar el oro, y hoy nuestro territorio Mojana, el agua está envenenada. Se vivía antes de la agricultura y la pesca, conozco La Mojana a pie, en los 70 donde caminaba con mis compañeros campesinos después que pasaba la inundación se sembraba en los aluviones y se tiraba la semilla; hoy no se puede, por qué, porque la tierra está envenenada, porque los peces están envenenados, la gente también está sufriendo y los campesinos me decían: ¿usted ve dónde está la seña de ese árbol donde llegó el agua?, yo les decía: sí, compañeros, ¿usted va acá de este lado donde llegaba el agua?, sí compañeros, y me preguntaban los campesinos ¿y usted sabe cómo se llama eso?, yo les decía: no compañeros; me decían: se llama frontera del agua, y donde llega esa agua a ese terreno es baldío señores, hoy esos terrenos están cercados hasta con alambre eléctrico, se han adueñado los terratenientes de estos terrenos donde vivían nuestras especies, en su hábitat, que no tenían necesidad de salir a las carreteras para que los maten y así es en todas partes.

Si vamos nosotros a Cerro Níquel en el Alto San Jorge, encontramos la pobreza, la huecamenta y las enfermedades de piel de la gente y nuestros animalitos dónde están, dónde están viviendo nuestras aves nativas, no hay, entonces ya se salen de su hábitat con la bulla que hacen con sus motores que ellos no están acostumbrados los animales de escuchar motores para romper el suelo para sacar nuestra riqueza, entonces el temblor de la tierra ellos se salen; culebras, todo animalito se salen y van para la carretera y no hay Dios ni ayuda que lo salve porque no hay un proyecto de defensa, no hay una organización, no han hecho coordinación, sino solamente el bolsillo. Así hicieron también con nuestra gente del Alto Sinú con la represa de Urrá, no solamente los animales, los seres humanos, nuestros indígenas Katío Emberá vivían de 39.000 hectáreas de selva virgen, la inundaron con la represa de Urrá, mataron nuestros pescados, mataron nuestra vida del territorio y dónde están nuestra gente, están aquí en las calles de Bogotá pidiendo limosna, algunos haciendo artesanía.

Entonces es un desorden que ha habido en nuestro país, no han planificado nuestra Nación; el país más rico que todos debíamos de vivir como reyes, no se debe haber hambre en ningún lugar, no deben haber mendigos en las calles en este país, pero claro, 212 años mandando otros gobiernos que han hecho lo que les ha dado la gana en un poquitico de tiempo no se puede resolver los problemas, pero qué bueno que la discusión viene aquí para que nosotros, todos ustedes, y la opinión pública escuche y que también todos los Senadores de estos periodos que estamos, le pongamos atención a la problemática del país,

porque no solamente son los animalitos, también es nuestra gente;

Ahora se vienen enfermedades como la fiebre amarilla, por qué será, si ustedes van a La Mojana, al municipio de San Marcos, a un caserío que se llama La Trocha Persiana, que hay 700 personas que viven ahí, atrás de ese caserío, Canacol tiene una laguna de oxidación a cielo abierto que en las horas de la tarde la gente no puede soportar el olor, y las instalaciones de Canacol pasan por Trocha Persiana y la gente no cocina con gas y destruyen todo, están destruyendo el territorio. Ahora mismo me llamó una compañera que ellos viven en ese territorio de algo muy importante que es la caña de azúcar y de algo cultural de Colombia que hace más de 400 años se produce, la panela de hoja en una forma artesanal y tienen sus 12 trapiches en ese territorio y 150 hectáreas de caña y ahora mismo no pueden trabajar por las máquinas de Canacol que vibran sus motores, y me dicen los compañeros, que eran zonas lindísimas donde posaban los pájaros finos en la palma de vino y las han cortado y ahora los pajaritos están volando y no se sabe para dónde van, las culebras todos los animalitos están saliendo con la vibración de los motores y nadie dice, esta mano es mía. Entonces, esos permisos a esas agencias extranjeras que vienen y hacen en nuestro país lo que les da la gana, esos permisos se lo dieron gobiernos pasados. Entonces vamos a ver cómo resolvemos el problema entre todos, busquémosle solución.

Yo les quiero decir una cosa, en mis 21 años en el exilio, cuando estaba allá dije: cuando esté otra vez en Colombia, insultaré a los extranjeros, porque, aunque yo tengo nacionalidad austríaca, eres extranjero y no te dejan hacer en el país lo que te da la gana; aquí vienen todos y hacen lo que les da la gana, los norteamericanos, todo, nos dañan la vida, nos han dañado, nos han empobrecido nuestro país. Colombia antes era productor de trigo y de harina, arruinaron la producción de trigo y de harina con un programa que se llamó Alianza para el Progreso. ¿Qué tenemos?, no tenemos trigo, no tenemos harina, y así; entonces qué bueno compañera que se den estas discusiones porque hay que buscar las raíces donde viene el problema. A la Volmo le dieron permiso para que destruya la zona, nuestro pulmón, sacan madera.

Mire, aquí no más, en la década de los 70 yo ya estaba en la lucha porque estoy en esta lucha desde el 1971, veníamos a apoyar a la gente para que no hicieran la Avenida de Los Cerros en Bogotá, para que no destruyeran los árboles y las montañas, para que hubiera agua; mire, Bogotá ya no tiene agua, destruyeron la Avenida de Los Cerros, ahora está convertido en edificio, en lo que sea, y el agua para la gente dónde está y para nuestros animalitos, no hay agua para los humanos, no hay agua para nuestros animalitos.

Entonces yo sí me pongo muy de acuerdo con este debate, pero que ojalá de aquí saquemos conclusiones concretas para ver cómo ayudamos a enderezar este país que ha venido torcido desde hace 212 años.

Entonces vamos para adelante y qué bueno que está aquí la institucionalidad para ver cómo logramos por intermedio del medio ambiente, por intermedio de minas y energía que vayan a ver la solución cómo se buscan las soluciones de los problemas en los territorios, porque los problemas no están aquí en Bogotá, los problemas están allá en el territorio donde la gente nuestra está sufriendo y donde nos sacaron de ese territorio; yo me siento también como los animales que matan en las carreteras, porque yo estoy acostumbrada de vivir ese es mi monte, campesina, pero la violencia nos sacó a ser parte de los cinturones de miseria que tenemos aquí en Bogotá mucha gente y nuestras tierras hoy están convertidas en monocultivos de palma aceitera y de teca y de ganadería extensiva y de cría de búfalos que no son nuestros los búfalos. Entonces qué bien, qué bien compañera, bueno quiero dejar hasta allí, porque después yo sola entiendo.

Senador José David Name Cardozo, Vicepresidente:

Gracias, Senadora. Quiero registrar la presencia de la Senadora Esmeralda, el Senador Inti, la Senadora Yenny y el Senador Guerra. Le voy a dar la palabra a la delegada de la Ministra de Transporte, la doctora Lina María Margarita Matéus, Viceministra de Transporte, después le voy a dar la palabra al delegado de la Ministra de Medio Ambiente, el doctor Mauricio Cabrera. Tiene la palabra doctora Lina.

Doctora Lina María Margarita Huari Matéus, Viceministra de Transporte:

Muy buenos días para todos, de parte de la señora Ministra volver a presentarles a ustedes disculpas por no poder asistir, desafortunadamente tenía algunos compromisos anteriores adquiridos, pero sí quiero resaltar el compromiso de la Ministra con estos temas, ella es está muy preocupada por, desde luego cumplir con el deber que tenemos como ciudadanos y como servidores públicos por la protección de la vida en todas sus formas; ella está muy comprometida con esto y especialmente digamos, la delegación no solo mía como viceministra encargada sino de todos los directivos de las demás entidades que hoy vienen también a acompañar al Ministerio de Transporte, porque estamos todas las entidades con altos funcionarios para rendir este informe.

Desde luego, se nota Senadora que usted hizo una lectura amplísima del informe rendido, si usted lo considera pues podemos entrar en el detalle del informe o pues hago un resumen porque también entiendo que quieren escuchar a otros servidores públicos; ya me contaron del corto tiempo que tenemos para intervenir, pero quiero sacar como un resumen de esas materias y ese informe que presentaron todas las entidades del sector. No vamos a iniciar este resumen sin hacer un saludo desde luego a la Senadora de parte de la Ministra, a la Senadora Andrea, al Senador Inti, a la doctora Yenny Esperanza, al doctor Andrés Felipe, al doctor José David, al doctor Dídier, a la doctora Esmeralda, a la

doctora Isabel Cristina, y desde luego a la doctora Catalina.

Bueno, entonces vamos a empezar con este resumen y desde luego si hay tiempo queda bajo el criterio de ustedes determinar si nos dan un espacio para que cada entidad desarrolle el informe, pero de manera general, y también saludando al Vice Mauricio y a todos los compañeros tanto de la Rama Ejecutiva nacional como municipal, denotar unos avances de nuestro sector para la protección de la fauna. Desde luego, y eso como materia principal, tenemos que reconocer que existe mucho espacio para avanzar, todavía nos queda mucho espacio para avanzar sobre todo en materia de coordinación interinstitucional; nosotros, Senadora, tenemos una política de seguridad vial que es el Decreto número 1430 del 2022, este decreto pues tiene una línea de acción que tal como su merced lo expuso, ya se cumplió, que es definir los lineamientos técnicos para la implementación de medidas de mitigación del atropellamiento de la fauna; esas son medidas de infraestructura, pero realmente hay que reconocer que se quedó corto, es decir, tengo que reconocerle que sí existe en materia y en el sector transporte una política integral de seguridad vial que está en el marco de este Decreto número 1430, pero tal como usted lo dice, nosotros en el marco de ese Decreto número 1430 nos hemos enfocado en la infraestructura pero nos falta mucho que fortalecer.

Siguiendo esta política de seguridad vial, tenemos toda un andamiaje y unas acciones de compromiso para fortalecer las carreteras amigables con la fauna; buscamos la permeabilidad en los ejes viales, estamos hablando sobre el concepto de conectividad ecológica y la prevención de atropellamientos; se ha fortalecido a través de unos aplicativos que bien usted lo señala, son dos aplicativos: uno que está en el Invías que es el aplicativo Sukubun, allí estamos haciendo un reporte.

Yo quiero resaltar este aplicativo Sukubun y el aplicativo Bioani, porque aunque no sean perfectos estos dos sistemas sí nos permiten establecer una línea base que es lo importante para hacer análisis estadístico y política. Estos dos sistemas en el que su merced resaltaba los 7.874 casos de los cuales tal vez en la respuesta no se hizo alguna especificidad, 5.321 de estos casos corresponden específicamente a atropellamientos, 2.366 son avistamientos, en el sentido que se vieron especies digamos heridas o en cadáveres en las vías, y existe un registro que desafortunadamente como no es una autoridad quien toma el registro sino es un registro voluntario, pues desafortunadamente sí existe un alto índice de falta de completitud o de digamos incoherencia en el reporte; pero estos dos sistemas, tanto el Sukubun como el aplicativo Ani, nos permite por lo menos tener una línea base para empezar estas acciones que usted bien reclama de registros y acciones que nos permiten iniciar otras labores, sin perder de vista la importancia de las labores que ya se han desarrollado.

En 19 proyectos viales del Invías tenemos un índice específico de sostenibilidad, también se realizan talleres regionales de sensibilización para los actores que intervienen en la estructura vial sobre el atropellamiento de fauna, avanzamos en obras de drenaje multifuncionales que permitan cuidar la fauna silvestre y establecer pasos seguros; en 355 pasos en carreteras nacionales ya hay construidos pasos específicamente de fauna y en 23 proyectos del Instituto Nacional de Vías ya están construidas, sin embargo también se proyecta la construcción de 507 pasos de fauna adicionales entre las concesiones de la ANI y proyectos del Invías.

Tenemos también una política de autogestión de los concesionarios viales, ahí tienen estrategias privadas de responsabilidad social y sostenibilidad, ANI también ha desarrollado una guía para evitar el atropellamiento de la fauna silvestre y diagnosticar el fenómeno, hemos desarrollado a través del Invías, un mapa de vulnerabilidad faunística por atropellamiento que es un modelo predictivo, este mapa de vulnerabilidad busca establecer cuáles son las zonas en las que se acumula una mayor probabilidad de atropellamiento, y hemos desarrollado estudios para el diseño detallado de medidas de prevención en ocho corredores viales.

El detalle están las respuestas y también pues tenemos la presentación del Invías que nos muestra ya ese mapa y ese detalle de la información. Por parte de la Agencia se dispone de un documento orientador, una ruta que se ha establecido como documento por la Agencia y también pues se han desarrollado varias campañas; pero reitero Senadora, que nos queda mucho por hacer, tenemos mucho espacio por mejorar y pues tenemos que adquirir el compromiso frente a todos ustedes de buscar ese fortalecimiento de las acciones y de la articulación a través de unos documentos ya mucho más elaborados, porque desde luego repito, la política de seguridad vial tiene un enfoque muy restringido que tal como su merced lo señaló y lo manifestó, pues es en cuanto a la infraestructura vial.

Senador José David Name Cardozo, Vicepresidente:

Gracias, doctora Lina María. Tiene la palabra el doctor Mauricio Cabrera.

Doctor Mauricio Cabrera Leal, Viceministro de Políticas y Normalización Ambiental (MADS):

Bien. Un saludo a todos y todas, Presidente, Senadora citante, Secretario, Viceministra y Senadores que nos acompañan acá. Este tema de atropellamiento de fauna yo creo que ha adquirido mucha relevancia especialmente en los años más recientes, yo creo que coincidente con la ampliación de la infraestructura vial del país con las dobles calzadas, yo creo que la situación que la Senadora Padilla nos presentaba, se ha hecho cada vez más crítica que yo creo que llevó precisamente a los avances que se han venido teniendo. Cito desde 2013, tenemos una presentación, sin embargo voy a ir hablando del tema; desde 2013 se comenzó a

trabajar, incluso antes, pero digamos específicamente en estos temas se comenzó a trabajar desde el año 2013 en agenda interministerial, la agenda interministerial que creo que ha sido un instrumento bien interesante de articulación entre el Ministerio de Ambiente y los demás ministerios, entendiendo que en última la interacción del Ministerio de Ambiente pues tiene que ver con todos los sectores productivos y eso ha facilitado poner una agenda, más aún en un país con las funciones que tiene el Ministerio de Ambiente de proteger fauna silvestre entre otras de funciones, como en la condición que tiene el país de ser un país mega diverso; evidentemente eso le pone un reto gigantesco a todos los proyectos de desarrollo económico del país, pero específicamente sobre fauna, entendiendo que entre otras cosas, las vías han venido generando una fragmentación profunda de los ecosistemas y ha venido generando una pérdida de hábitats.

Entre otras cosas, en los estudios que hemos venido haciendo se ha identificado que los corredores donde hay una vía en las zonas más afectadas donde hay deforestación evidentemente están asociadas a la construcción de las vías, sabemos de las vías ilegales que hoy son dinamizadoras de buena parte de la deforestación en el país, pero, adicionalmente por deforestación pero por pérdida de conectividad ecosistémica, las vías están siendo las barreras a través de las cuales que limitan el paso de la fauna y están generando fragmentación de ecosistemas. Hoy por hoy la conectividad ecosistémica que hay entre la región amazónica y la región andina, la cordillera oriental, especialmente hoy por hoy casi que hay solamente dos franjas de conectividad ya muy perdida, la de La Macarena y la otra también en un grado de intervención alta en el Putumayo; de resto casi que está perdida esa conectividad ecosistémica entre la Amazonia y que redundaba como bien lo estaban señalando, en problemas precisamente de abastecimiento de agua terminan redundando en problemas de abastecimiento de agua en las grandes ciudades, que es un tema pues que obviamente afecta. Ese efecto barrera que está restringiendo el movimiento de especies y está afectando con el atropellamiento de fauna, está generando profunda afectación.

Con el Ministerio de Transporte, con Inviás, con la ANI, se diseñó todo un esquema de trabajo para ver cómo articulábamos ese trabajo para disminuir el impacto de la afectación por atropellamiento de fauna silvestre; hay unas especies que han venido teniendo mayor afectación de acuerdo con los datos que teníamos de Recosfa, que entre otras cosas ha sido una entidad que ha generado una información muy valiosa para el país; reconozco que en muchas ocasiones las organizaciones no gubernamentales terminan siendo unos generadores de información muy útil para la toma de decisiones del país. Las zarigüeyas están teniendo un reporte que teníamos no sé si en este momento sigue siendo el mayor indicador el 63.1, teníamos de atropellamientos

de fauna asociados a atropellamiento, eran de ese grupo taxonómico.

El Ministerio de Ambiente y de Transporte, planteamos entonces una política para evitar, prevenir, mitigar, los impactos asociados, hay todo el tema de licenciamiento ambiental que acá creo que todos conocemos, ya es un instrumento maduro que tiene tanto la obligatoriedad en los proyectos de alto impacto de gran impacto a través de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales de la ANLA y de las Corporaciones Autónomas para los proyectos de menores impacto, y hay un instrumento importante que también es, procurando agilizar los procesos y era para los proyectos de menor impacto y que no generaran modificaciones sustantivas en el trazado, los paga el plan de adaptación de la guía ambiental, que era un mecanismo para avanzar en esto.

¿En qué hemos venido trabajando y avanzando en la Agenda Ambiental Interministerial?, se firmó la agenda en 2013, se publicó la guía ambiental para vías terciarias y los lineamientos de infraestructura verde vial en 2020, yo tuve la oportunidad de trabajar en eso y creo que fue un ejercicio muy interesante, ahora me detengo; la guía para entender el diagnóstico del fenómeno de atropellamiento de fauna que creo que es un avance importante, la Guía Ambiental de Pasos de Fauna Silvestre en Infraestructura Verde Vial la Senadora hizo mención a ella, que yo creo que también es un elemento importante porque técnicamente, y con el respeto de muchos ingenieros civiles que seguramente estarán acá, yo creo que en general la construcción de las vías en el país, el tema de fauna era un tema que no importaba, era absolutamente decorativo, era un tema que no estaba dentro de la agenda, ni dentro de los presupuestos que se establecían; y yo creo que, hoy reconocer que hay esa, esa inclusión de esos instrumentos dentro de los proyectos de construcción de carreteras, yo creo que ha sido un importante avance.

¿Cómo se ha ido dando cumplimiento a la agenda?, están las tres guías: entre 2021, 2020, 2023, se hicieron esas guías, pero cómo se ha venido dando cumplimiento a esto, y ahí yo resalto los avances importantes:

Primero: Formación de Capacidades Institucionales. Desde 2018 a la fecha, se han venido haciendo muchas capacitaciones, entre otras cosas que han hecho parte tanto las Gobernaciones que tienen la competencia para las vías más pequeñas, como los funcionarios del Inviás que tienen a nivel regional; obviamente como la ANI, Ministerio de Transporte -recuerdo incluso algún taller que estuvimos con el equipo de la organización de Recosfa, precisamente capacitando ingenieros civiles-, la Sociedad Colombiana de Ingeniería, en fin, ya poniendo esa variable dentro de las necesidades de inclusión en las vías nacionales.

La formación a los concesionarios viales en todo el territorio nacional, que creo que también es incluir a los ingenieros civiles en esto. Se han desarrollado

59 talleres en 35 municipios, 21 departamentos, 16 autoridades ambientales; estoy quedándome corto Senadora, porque sé que se necesita hacer mucho más, pero digamos, ya hay una línea de trabajo que se ha venido teniendo; entre otras cosas, se diseñó un webinar, se hizo un curso específico para la implementación de los lineamientos de infraestructura verde vial y en eso, uno de los temas importantes atropellamiento de fauna; y en ese se hizo un -para no estarlo repitiendo cada seis meses que nos estaban pidiendo, yo estaba en ese momento trabajando en una entidad-, lo que se hizo fue diseñar un webinar y ese webinar es un curso formal que está a disposición de las, como le digo de las Gobernaciones, del Invías, de los funcionarios del Invías y contratistas. Usted manifiesta un tema crítico en el país y es que desafortunadamente hay muchos servidores públicos que hoy por hoy están en contrato, eso es una realidad que creo que ocurre en todos los sectores públicos del país.

Creo que un avance importante fueron los lineamientos de infraestructura verde vial; los lineamientos, fue una visión estratégica de las vías; uno no debe llegar a tener que diseñar pasos de fauna, uno lo que tiene primero que ver si de pronto la vía debe estar, cuál debe ser el diseño de las vías del país, qué zonas del país eventualmente deben ser cubiertas. Hay un Patis, el Plan de Amazónico de Transporte Intermodal Sostenible; y es, para la región amazónica de pronto construir vías no es la solución, de pronto allá aprovechar los grandes ríos que tiene esa región es mucho más útil; entonces digamos lo primero es, evitar o minimizar trazados en zonas de alta vulnerabilidad ambiental; o sea, no puede uno circunscribirse a que exista un paso de fauna sino que uno debería evitar habilitar unos territorios que eventualmente no son susceptibles de alta sensibilidad ambiental que eventualmente no deben estar incluso incorporados digamos en los esquemas de desarrollo tradicional que tiene el país.

Minimizar la intervención en áreas de alta sensibilidad. Hemos planteado viaductos, túneles y viaductos que hoy se están incluyendo dentro de los diseños, limitación de las salidas y hacer menos paradas en las vías grandes que eso nos permite trabajar de manera más articulada. Para mitigar los impactos se ha venido trabajando en controlar las condiciones que atraen la fauna de los corredores, barreras físicas luminosas, acústicas, olfativas, para controlar la fauna que eventualmente está en el territorio; generar una permeabilidad, que la permeabilidad sí son los pasos de fauna y para facilitar los pasos de fauna subterráneos y o a nivel y los pasos aéreos; controlar el comportamiento de los conductores, usted hacía mención a la señalización y a controles de velocidad; limitaciones en el uso de la vía, poner análisis alrededor de tránsito promedio diario para ver cuál es el tipo de capacidad de vía que se necesita; cierres temporales o definitivos, existen en zonas como Providencia por ejemplo cuando pasa el cangrejo azul que tiene unas determinadas épocas se cierran las vías; cierres temporales o

definitivos, y pasos de fauna y generar corredores de conectividad alternos. Esos son digamos, de las principales acciones.

Qué temas tenemos adicionales y un poco ya cerrando. Definitivamente es necesario tener información alfanumérica mucho más detallada; es muy importante el aporte que tenemos desde una ONG que ha venido trabajando, pero definitivamente se debe tener reportes de datos más apropiados; un inventario de pasos de fauna existente, la vice ya planteaba que existen, sin embargo, hay que profundizar en eso; un monitoreo del funcionamiento de los pasos de fauna. Tenemos ya ejemplos, se han hecho cinco pilotos de implementación de los lineamientos de infraestructura verde vial; el primero en el Guaviare que ha sido muy importante, la ampliación y pavimentación de esa vía se diseñó teniendo en cuenta la minimización de los impactos que hubiera en fauna y para un diseño menos impactante y procurando disminuir a largo plazo también en los costos de mantenimiento; continuar los procesos de fortalecimiento de capacidades, yo creo que se ha avanzado en eso pero definitivamente se tiene que avanzar; focalizar los esfuerzos en un solo sistema para reporte de incidentes de atropellamiento, y articulación para investigación en metodologías para monitoreo de atropellamiento de fauna.

Sé que el Instituto Von Humboldt también ha venido trabajando en estos temas. Obviamente, y cierro con esto es, los lineamientos de infraestructura verde vial se hicieron de carácter obligatorio; inicialmente eran optativos, pero hoy son de carácter obligatorio y eso yo creo que ha mejorado porque hoy por hoy las empresas, las concesiones que se hacen viales tienen que incorporar los lineamientos, todo este tipo de pasos de fauna lo tienen que incorporar dentro de su diseño y construcción de carreteras.

Entonces Senadora, es muy valioso poder hablar de estos temas que realmente cada día impactan más y pues con una ampliación de infraestructura limitando una infraestructura muy deficiente que tiene el país; en la medida que ampliemos definitivamente tenemos que mejorar esto, y creo que vamos en la dirección correcta, tenemos que fortalecer estas acciones, pero hay un compromiso del Ministerio de Ambiente, del Ministerio de Transporte, de las entidades, Invías y ANI, en seguir fortaleciendo esa capacidad, entonces celebro los aportes que hemos podido hacer, pero celebro la citación para ver cómo podemos mejorar en estos temas. Gracias.

**Senadora Andrea Padilla Villarraga-
Presidenta Ad - Hoc:**

A usted Viceministro muchísimas gracias. Tenemos delegados de Invías, de la ANI, de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y de la ANLA; le voy a dar la palabra a la doctora María Cecilia Báez de la ANLA y enseguida para que también nos informen de las otras entidades, ANI, Agencia Nacional de Seguridad e Invías, si van a

intervenir, o si ya estarían recogidos digamos, en las intervenciones de transporte y ambiente.

Doctora María Cecilia Báez, Delegada Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA):

Buenos días para todos y todas. Lo primero que nosotros como ANLA queremos aclarar un poco es nuestras competencias. Según el Decreto Ley 3573 del 2011 la ANLA es la entidad encargada de otorgar o negar licencias para los proyectos que son catalogados como de alto impacto; estos proyectos referidos a la red vial nacional son los proyectos de construcción de carreteras de las vías principales, construcción de sus segundas calzadas y construcción de sus túneles y accesos. Es decir, la ANLA solamente es competente para otorgar licencia ambiental para la etapa de construcción, pero no para hacerle seguimiento en la etapa de operación.

Es así que el impacto que se da con el atropellamiento de fauna, se da durante la etapa de operación en la cual la ANLA no es competente; sin embargo, a partir del desarrollo de las nuevas metodologías y todas las guías pues que ustedes han mencionado, la ANLA ha venido mejorando los estudios de impacto ambiental que son necesarios para el otorgamiento de las licencias y ha venido exigiendo unos estudios de fauna y de conectividad ecológica y estructural que nos han permitido definir cuáles son esos pasos de fauna que se deben implementar en la construcción de las nuevas vías y los hemos venido pues imponiendo.

Estamos exigiendo en este momento en los estudios entonces, que se hagan unos inventarios de fauna *in situ* muy detallados, determinar exactamente qué es lo que hay en la zona, a partir de eso cómo se comunica la fauna, cómo se nos tienen que entregar estudios con modelaciones en donde se determina por dónde es que camina la fauna y así mismo poder determinar cuáles son esos pasos óptimos para poder implementar durante la construcción de las vías, y la tipología de esos pasos de fauna también, para evitar pues accidentes como los que de pronto nos estaban mostrando en las fotografías en donde los pasos de fauna implementados no son los adecuados.

Lastimosamente, nosotros solamente durante el proceso de licenciamiento podemos imponer la obligatoriedad de la construcción de estos pasos de fauna y solamente sobre las vías que son de carácter nacional, ya durante la construcción de las obras hacemos seguimiento a que sí se implementen, pero ya en la etapa operativa, la ANLA pierde total competencia para hacerle seguimiento al desarrollo y para poder verificar como la operatividad y la efectividad de estos pasos de fauna. Entonces digamos que nuestra competencia llega hasta poder imponer en este momento y para los nuevos proyectos el desarrollo y la construcción de pasos de fauna, verificar que sí se hagan durante su construcción, pero ya en operación nosotros no tendríamos competencia para verificar que los

mismos son efectivos. Eso era lo que queríamos aportar pues a este debate. Muchas gracias.

Senadora Andrea Padilla Villarraga- Presdienta Ad - Hoc:

Muchas gracias doctora María Cecilia Báez. Yo le quisiera hacer una pregunta muy concreta, ¿eso quiere decir, digamos con esa claridad, que ustedes como ANLA reciben dijéramos la información en términos de estrategias, de metodologías, para ustedes incorporar en los procesos de licenciamiento?

Doctora María Cecilia Báez, Delegada Autoridad Nacional De Licencias Ambientales (ANLA):

Sí, señora. Digamos, los estudios de impacto ambiental tienen que cumplir con unos términos de referencia y unas metodologías; durante ese proceso de evaluación nosotros verificamos que los estudios vengan digamos con toda la caracterización de la fauna que hay en el lugar y con todas las modelaciones de conectividad que se requieren para poder definir por dónde es que transita la fauna, y poder determinar efectivamente dónde son esos pasos. Nosotros también nos apoyamos mucho en todos los instrumentos que ustedes mencionaron inicialmente, la ANLA tiene un centro de control donde hemos centralizado toda la información tanto de la ANLA como la que nos proveen las otras entidades; nosotros tenemos digamos, una conexión con la herramienta que tiene el Inviás de temas de atropellamiento de fauna, y todos esos datos los tenemos en cuenta en nuestra evaluación, los integramos en las modelaciones para poder determinar con mayor claridad, dónde es que se deben ubicar esos pasos de fauna para las nuevas vías que se están construyendo.

Senadora Andrea Padilla Villarraga - Presidente Ad - Hoc:

Y el tipo de paso de fauna, correcto.

Doctora María Cecilia Báez, Delegada Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA):

Y el tipo, sí, la tipología, eso es muy importante porque dependiendo de la fauna que transite en la zona, se deberá desarrollar uno u otro paso de fauna.

Senadora Andrea padilla Villarraga - Presidente Ad - Hoc:

Perfecto. Muchas gracias, me queda muy claro. Le voy a dar la palabra a Juan Carlos de Recosfa, y yo creo que a Recosfa hay que reconocerle de alguna manera viceministro, que pusieron el tema en la agenda pública y empezaron generar de una manera espontánea, por supuesto, con tecnología y con saber científico aplicado, pues unas fuentes de información que han sido muy útiles. Adelante.

Doctor, Juan Carlos Jaramillo Fayad, Director General de la Red Colombiana de Seguimiento de Fauna Atropellada – Recosfa, e Institución Universitaria de Medellín:

Primero, muchas gracias por esta invitación, quiero resaltar que soy investigador del Instituto

Tecnológico Metropolitano de Medellín, donde tenemos un programa de ecología de carreteras e infraestructura verde, donde llevamos más o menos 13 años trabajando en estudiar los impactos de las infraestructuras viales sobre la fauna. Es importante mencionar aquí que, el atropellamiento de fauna es muy, muy importante para la conservación, pero es que no es el único impacto, tenemos una cantidad de impactos asociados a las vías que todavía no hemos empezado a medir; entonces, teniendo en cuenta que el tiempo es limitado quisiera referirme a unos detalles muy puntuales.

Esas cifras que la Senadora nos mostró y que le agradezco mucho este debate, este espacio, porque es importantísimo que estemos aquí, si nos asustaron, les quiero decir que eso no es nada, o sea, estamos subestimando la problemática del atropellamiento. En Brasil se atropellan 475 millones de animales vertebrados al año; en Estados Unidos 1 millón diario; y en Colombia podemos estar por esas cifras, pero estadísticamente no podemos todavía verificarlo. Nosotros desde Recosfa llevamos desde el 2014 con el apoyo del ITM recogiendo información en el país, pero yo les puedo decir que, en un sector de 140 km en Antioquia, donde se ha hecho estudios sistemáticos, aplicando todos los índices de corrección, ¿qué quiere decir?, si tú atropellas, si tú vas a mirar atropellamiento y encuentras un reptil, por cada reptil que tú encuentres más o menos se calcula que 12 han sido atropellados, porque un reptil, pasa el vehículo y se pierde en menos de dos minutos de la carretera. Con esos índices de corrección, en un tramo de 142 kilómetros del oriente de Antioquia, se pueden estar atropellando 572.000 animales al año. Multipliquen eso por los kilómetros de vías del país, es una barbaridad. Entonces, los datos, los estamos subestimando.

Es claro que no hay fuentes de información que se estén uniendo, empezamos nosotros con Recosfa desde hace años, hemos trabajado muy de la mano con el Invías, en algún momento trabajamos con la ANI, ha habido un apoyo muy importante, y esto quiero destacar, que nos falta mucho y al final lo quiero resaltar, pero que hemos avanzado también y se ha hecho un trabajo interinstitucional entre el Ministerio de Transporte, Medio Ambiente, Invías, ANI, inclusive ANLA. ¿Qué pasa? -y esto ya es ajeno digamos a mi vida como académico-, cambian los periodos, cambian los políticos, y los trabajos que se hacen muchas veces se pierden. Ustedes no se imaginan, hay muchos más avances de lo que estamos viendo hoy aquí, hay muchas cosas más que mostrar alrededor del tema de atropellamiento, gente muy valiosa en el Ministerio de Transporte, Invías, que ha mantenido el ritmo de estos trabajos, pero es que no se articula, porque inclusive en las gobernaciones cambia de uno a otro y se pierde todo el registro que se ha venido haciendo.

Entonces, he tenido la oportunidad de acompañar esta mesa interministerial que el Viceministro lo mencionaba, desde el 2014, digamos que me parece muy importante que la academia esté

permeando estos espacios. Tenemos dos pilotos a nivel nacional, concesión túnel Aburra y concesión La Pintada, donde se están haciendo más de siete a ocho proyectos de investigación; efectos sobre los murciélagos, sobre los insectos, cómo construir pasos de fauna. ¿Qué está pasando?, nos estamos llenando de pasos de fauna inútiles; señalizaciones donde no deben estar, es muy interesante que haya señalizaciones, es muy importante que haya pasos de fauna, pero donde se necesitan. El Viceministro mencionaba, la conectividad ecológica, no podemos poner un paso de fauna solo porque el municipio de al lado construyó otro y se ve bonito en la entrada del pueblo; entonces, es mucho lo que nos falta, pero es mucho lo que tenemos como base.

Quisiera aclarar lo del mapa de vulnerabilidad, porque digamos, nosotros como Recosfa accedimos y desde el ITM todos los datos que teníamos para ese mapa de vulnerabilidad y ayudamos a construirlo con un modelo predictivo de inteligencia artificial. El primer mapa que tú viste incluía los datos de la ANI también, entonces están las vías de la ANI, y al verse un poco más, un zoom más lejos, se ve mucho más rojo, más condensado, pero a la misma escala, las diferencias no son notorias. La segunda versión del mapa de vulnerabilidad, que es hecho por el Invías con datos de Sukubun y de Recosfa, ya solo tiene las vías del Invías. Es una herramienta muy potente, porque es que centra esfuerzos en los kilómetros más críticos del país; es imposible hacer censos en todo el país, pero esa herramienta nos lo permite y el Invías dentro de su política de sostenibilidad lo ha hecho en varios departamentos; o sea, lo comento aquí porque he sido testigo y he podido apoyar estos procesos.

Entonces, destacando lo que usted decía Senadora, es importante que haya una unificación de la información, es importante que la academia siga permeando todas estas decisiones y siga siendo parte digamos de la mesa interministerial, que entendamos que el atropellamiento no es el único impacto, que entendamos que las carreteras se pueden implementar y se pueden construir de forma amigable con el medio ambiente, que los costos de construir pasos de fauna son muy bajos y se planifican desde el diseño, desde la viabilidad de una carretera; que todo lo que pase en una vía y todo animal que se pierda, no es un problema para el constructor, para el Invías, para la ANI, es un problema para todos, es que cada animal tiene una función en el medio ambiente y se están perdiendo millones de animales en nuestras carreteras; y tenemos ya información, herramientas, hemos hecho avances importantes que no debemos dejar perder y deberíamos articular.

Entonces, la invitación es, generar un mecanismo que articule y recupere toda esa información y todo ese trabajo que ya se ha hecho, porque es que estamos empezando de cero en muchas cosas que ya teníamos realizadas. Se hizo la guía de diagnóstico del atropellamiento, que se hizo desde el ITM con el Gobierno nacional, todas las agencias, los Ministerios, hay una forma ya digamos estandarizada

para medir el impacto del atropellamiento. Los lineamientos de infraestructura verde son un documento muy potente, que debe tener sus guías de desarrollo posterior, la guía de pasos de fauna y todos los esfuerzos que se están haciendo desde las diferentes instituciones por generar digamos mapas de vulnerabilidad y todo esto.

Entonces, yo sí quiero que veamos este tema del atropellamiento como la punta de un problema mucho más grande; aquí nos estamos enfrentando a muchos más impactos, de qué sirve poner un paso de fauna al lado de un punto donde hay mucho ruido por el paso de los vehículos y los animales nunca se van a acercar a un paso de fauna. Entonces, si estamos abordando el tema del atropellamiento y queremos mitigarlo, mitiguémoslo bien, entendamos que construir un paso de fauna es una estrategia, pero debe venir acompañada de un estudio previo, para todas las instituciones con las que he podido colaborar siempre aseguran el presupuesto para construir la estructura, pero no dónde se debe poner y para quién se debe poner esa estructura. Entonces, entendamos que eso es un proceso, no se le puede pedir a una persona, o a una empresa, constrúyame un paso de fauna, porque es que me parece que ahí es el lugar.

Finalmente reiterar el agradecimiento, la constante voluntad de apoyo desde la academia, no soy el único, hay muchos colegas muy interesados, muy valiosos, académicamente muy potentes que están haciendo tesis con murciélagos, insectos, cómo se pierden los polinizadores en las carreteras, profesores del ITM, de otras instituciones; hay un componente académico muy, muy interesante; y la Senadora sabe porque se lo he dicho, que desde la bancada animalista y los biólogos y ecólogos, tenemos que empezar a hablarnos y hablarnos de una forma mucho más directa, porque hay cosas que podemos hacer juntos, digamos, con lo que cada uno de nosotros ha aportado y ha ganado en estos espacios. Muchas gracias.

**Senadora Andrea Padilla Villarraga,
Presidente Ad - Hoc**

A usted profesor Juan Carlos, muchas gracias por su intervención y todo su trabajo de años. ¿El Senador Andrés Guerra quiere intervenir?

Senador Andrés Felipe Guerra Hoyos:

Senadora, un abrazo fuerte, le correspondió la presidencia. Un abrazo a los Senadores y Senadoras que nos acompañan al finalizar esta mañana, a quienes han venido a acompañarnos a la Comisión Quinta en este debate que plantea la Senadora Andrea Padilla; al Gobierno, gracias por estar acá en la Comisión Quinta. También pedir disculpas porque el vuelo se retrasó casi hora y media para poder llegar y quería estar desde un principio, y la Senadora lo sabe, que estos temas, afortunadamente la evolución política del país nos ha llevado a que no tengan color político; yo soy un convencido de eso, y desde un principio cuando llegué a esta Comisión

como primíparo en este periodo, se lo he demostrado a Andrea en varios momentos, en varios contextos.

Quiero mostrar dos pequeños videos, Senadora, si usted me lo permite, muy cortos; uno, muy triste ayer, yo todas las mañanas salgo a trotar y faltando 20 metros para tomar un puente vi pasar una ardilla, y un vehículo que venía un poco más adelante de mí aceleró el carro y ella pasó y se devolvió, cuando la vi que se devolvió, ya sabía que iba prácticamente agonizando, porque trató de buscar como dicen, el lugar por donde salió, y lo que me dolió fue cómo aceleró el vehículo, el personaje, como para llevarse los puntos; y ahí es donde uno dice, adónde estamos llegando como humanidad, adónde estamos llegando como reflexión de una sociedad, que un animalito que no le está haciendo daño a nadie, absolutamente a nadie, y lógicamente ella se devuelve hacia la acera, yo estaba pasando ya en ese momento, traté de ver la placa del vehículo, fue lo primero que traté de ver y no alcancé, y se me muere prácticamente en mis manos todavía calientita. Este es el video.

- Se proyecta video con voz, del Senador Andrés Felipe Guerra: Me duele el alma, ombe por qué tuvieron que acelerar, ombe, está calientita todavía, por qué tenían que acelerar, por qué si no le estaba haciendo daño a nadie. La vi a 20 metros, venía trotando y el carro aceleró; no hay derecho, no seamos tan infames los humanos.

Y eso es una reflexión no solo a Gobierno, a la academia, al sector privado, sino a nosotros también como personas que integramos este Congreso, de cómo podemos ayudar y colaborar, y no es solo un tema de dejárselo a las leyes, o dejárselo a un sector político, o dejárselo a la academia, no, esta es una conciencia, y solamente observo hoy las redes y van más de 170.000 vistas; y no me alegra, no me alegra, hubiera preferido no subir el video y que la ardilla estuviera viva, pero lo que indica es que la gente quiere que haya un buen trato animal, y que el mensaje es que es una sociedad que ha ido madurando desde el contexto de todo el tema de lo animal. Por eso Andrea, un día le decía que el tema de los toros, o de los gallos, para cualquier sector político que quiera defender temas como estos, cada vez le va a costar más hacerlo, porque es inaguantable poder soportar la crueldad humana, hacia los animales en este caso.

Pero quiero terminar con una buena noticia. Hace 10 años en mis recorridos buscando ser Gobernador de Antioquia, cada vez que pasaba por una vía de Antioquia me llevaba una dolorosa sorpresa de perros abandonados, y empecé con Braco, en el municipio de Amagá suroeste antioqueño, región de 23 municipios; hoy Braco es el alfa de la manada, ya veterano, con más de 11 años, y hemos recogido 114 perros abandonados, que es otra dolorosa realidad de los humanos. Ombe, tan fácil operar una perrita, tan fácil operar un perrito; vale 60.000 pesos lo del perrito, vale un poquito más lo de la perrita, pero lo podría hacer la familia que tiene ese perro, pero no tendrían que llevar el escenario a que esa perrita se reproduzca y tenga más animalitos, y perros

abandonados por todos los municipios y las calles de Colombia cada vez son más, pero hemos logrado y no nos da más, porque son 4 toneladas de comida mensuales, y hoy son 114, y por eso, #somos114 y miren, casi todos criollos.

- Se proyecta video, mostrando la manada de perros a los que hace referencia el Senador Guerra Hoyos-

Entonces quería decirle a la Senadora, que aquí estamos, que aquí te acompaño siempre, que sigas en tu batalla, en tu lucha, que uno cree que hay veces está solo, pero no, la sociedad te está observando; y qué bueno que haya venido la academia, qué bueno que haya venido el sector público del Gobierno, qué bueno que nosotros tengamos conciencia y que, si tenemos la posibilidad de colaborar individualmente, lo hagamos.

La última historia, no la voy a mostrar en video, pero ahí está; es que hace cinco años yendo hacia la nueva vía del Golfo de Morrosquillo, la circunvalar que va a reemplazar la vía antigua donde hoy se está haciendo el aeropuerto internacional, encontramos un mico casi a las 12 de la noche, y él estaba muy desubicado, y estaba sobre la vía, estaba aporreado, me imagino que no era un carro porque lo hubiera matado, pero sí había sido una moto, o algo así, un vehículo menos pesado, y nos lo llevamos. Un año después logramos conseguir una mica de la misma raza de él, y hoy ya son siete miquitos los que tenemos en el parque, hicimos una malla alta de más de 25 metros y hoy ya son siete micos, la pareja han criado otros cinco miquitos, tres micas y dos micos, y ya son siete. Esa es la contribución que nosotros como sociedad pública deberíamos hacer. Gracias, Senadora.

**Senadora Andrea Padilla Villarraga,
Presidente Ad - Hoc**

A usted Senador Guerra, gracias por todo y todo. Le ofrezco la palabra a Nicolás Reyes, investigador del Centro de Colecciones y Gestión de Especies del instituto Alexander Von Humboldt.

Doctor Nicolás Reyes Amaya, Profesor Investigador del Centro de Colecciones y Gestión de Especies del Instituto Alexander Von Humboldt:

Muchas gracias, honorable Senadora. Desde el Instituto Humboldt queremos agradecer la convocatoria a este espacio, y felicitar a todos los actores, tanto los Senadores convocantes y demás, por discutir alrededor de la conservación y la gestión de la biodiversidad, basada en información; también un saludo acá para el Director de Recosfa, muy interesante y muy importante el trabajo que han hecho durante muchos años sobre este tema; y este tema no es nuevo, si es posible proyectar la presentación, les agradezco para que pueda ser más funcional mi intervención.

Hemos querido basar nuestra intervención como instituto compañero del Ministerio de Ambiente, el cual acompañamos el día de hoy, parte del Sistema Nacional Ambiental, en una reflexión

alrededor del contexto que hay en lo relacionado con el atropellamiento, basado en la pregunta número 26 que emitieron ustedes, que es, ¿qué investigaciones hay hasta ahora?, ¿qué sabemos desde lo científico?, y, ¿cómo estamos movilizando eso para la construcción de instrumentos de toma de decisiones y la efectiva toma de decisiones basada en información?

Quiero partir por hacer una pequeña reflexión, y es que todo lo que hacemos como humanidad, tiene un impacto sobre la naturaleza, de la cual dependemos nosotros a través de los servicios ecosistémicos; ya sea fumarnos un cigarrillo y tirarlo a la calle, o construir una gran represa, o una gran malla vial, o utilizar energía eólica y demás, lo importante es que seamos conscientes de cuál es el costo beneficio, y que lo que hagamos sea justo, no solamente con la naturaleza per se, sino incluso con nosotros mismos, porque debemos recordar que dependemos de los servicios que nos brinda esa naturaleza.

Pasando más concretamente a la información científica disponible actualmente, un trabajo muy interesante del 2024, es decir, de hace apenas un año, establece que hay 45 estudios desde el 2006 hasta el 2022, desde el aspecto científico, biológico y ecológico, relacionados con el atropellamiento de fauna en Colombia, lo cual, si bien es un esfuerzo súper fuerte y como lo mencionaba el compañero de Recosfa hace poco, hay un montón de personas enfocadas en este momento en trabajarlo, es insuficiente aún; y que estos trabajos se han basado en ciertas zonas, en ciertas regiones del país y en ciertos departamentos en concreto: Antioquia, Santander, Quindío, Meta, Atlántico, Guajira, Bolívar; pero lo que nos arroja es que, la mayor cantidad de estudios sobre este tema, se han desarrollado en la región de los Andes y del Caribe, especialmente en los Andes, y los Andes, si bien es la zona digamos del país que tiene una mayor red vial y una red vial de vías de mayor envergadura, también está dejando de lado zonas como la Orinoquía, el Pacífico y la Amazonía, donde hasta el momento de la elaboración de ese trabajo no había ningún trabajo de investigación sobre este tema, es decir, hay datos, pero los datos son insuficientes para tener una lectura del fenómeno y de la complejidad de este fenómeno, y tomar decisiones a nivel país.

Y qué nos dicen los pocos datos que hay, que no son pocos en última, son datos súper valiosos de personas que han dedicado su vida a aportar fuertemente en este tema, pero que no son suficientes para tomar decisiones en este momento concretas, que pueden morir alrededor de 30 animales en la zona de Bello, Medellín, Itagüí, que pueden llegar a morir hasta -y estos son los datos escandalosos a los cuales hacía referencia también la Senadora-, 300.000 animales atropellados cada año en Antioquia, pero realmente como decía el compañero Director de Recosfa, eso realmente puede ser una subestimación, y puede ser incluso mayor el problema, o puede ser incluso menor, y tal vez lo estamos midiendo mal, pero no tenemos estudios suficientes y con metodologías

estandarizadas que permitan el cruce de información para compararles y tener una lectura clara de: por ejemplo al día de hoy, en qué parte del país se atropellan más animales.

Uno asume, debe ser la región andina, porque tiene mayor malla vial, como les decía, mayor envergadura de vías, pero realmente tiene que ser así, no tenemos los datos exactos y suficientes para hacerlo, lo que les puedo decir yo en este momento es, dónde se han desarrollado investigaciones y dónde no.

También se han desarrollado trabajos súper importantes en cuanto a cuál es el factor o el papel de ruptura de la conectividad ecológica en ecosistemas claves por parte de mallas viales en Colombia, sin embargo, siguen siendo pocos los trabajos, aunque hay avances que ya voy para allá, relacionados por ejemplo con el mapa de vulnerabilidad para atropellamiento, sigue siendo aún información que requiere complementarse, para que pueda existir una toma de decisiones basada en información de manera integral.

Ahora, ¿qué nos dicen esos datos, y esto ya lo han mencionado algunos de ustedes?, he notado que se han documentado todos los sectores muy fuertemente sobre este tema y felicito eso, pero nos dicen que los mamíferos son el principal grupo afectado, acompañado de los herpetos, que pueden ser tanto reptiles como anfibios, pero que también se encuentran allí de manera muy fuertemente las aves. Sin embargo, más allá de eso, lo importante es poder ver de manera integral el daño; más allá de decir, la mayoría son vertebrados, los demás (...) ¿Qué pasa, por ejemplo como mencionaba el compañero de Recosfa, con todos los servicios ecosistémicos afectados en términos de polinización?, porque ya hay inicios digamos de investigaciones al respecto, pero no son las suficientes para entender cuáles son los servicios ecosistémicos que parecen secundarios, pero que son vitales para la supervivencia humana, como la polinización que están siendo afectados por la afectación de invertebrados por parte de la malla vial y de los fenómenos de siniestralidad vial, que se han, hasta ahora enfocado digamos nuestros ojos, en la vista de los vertebrados.

Sin embargo, como son de los que más tenemos datos y de los que más sabemos, podemos ver que los bichos más afectados, y ahí está como lo mencionaban ustedes, pueden ser bichos muy generalistas como la zarigüeya, y muy generalistas también como el zorro cangrejero, pero también muy específicos, muy especialistas como el oso hormiguero, que son supremamente claves para un montón de procesos ecológicos. Y además de poder ver que también encontramos allí otros herpetos, como las iguanas, boas, o aves como gallinazos, águilas, muchos de ellos en grados de amenaza, como lo mencionaba la Senadora.

Lo que queremos llamar la atención desde el instituto, es que no existe, y es un gran reto en este momento para toda la institucionalidad, e incluso

para las organizaciones no gubernamentales que se lo han propuesto, tener una imagen de paisaje clara sobre este fenómeno en el país, porque como les mencionaba los estudios están disgregados en el país con poca financiación, con metodologías disímiles durante tiempos no estandarizados y esto ha dificultado poder tener un cruce de información, no solamente a nivel científico, porque nada sacamos los científicos para hablar solo entre nosotros, sino a nivel institucional para poder traducir eso en una plataforma unificada, o en múltiples plataformas interoperables que permitan la toma de decisiones. Sin embargo, no todo es un panorama oscuro, existen una gran cantidad de avances como les comentaba, como por ejemplo el esfuerzo que ha hecho Recosfa, entre otros, porque existen también otros esfuerzos de generar aplicaciones o metodologías para registrar esto por parte de las mismas comunidades y los mismos conductores, pero Recosfa ha sido una muy importante que lo ha hecho y llamamos ahí la atención.

Han existido también esfuerzos para generar instrumentos diseñados para tomadores de decisiones como las fichas red del Instituto Humboldt, hay una específicamente dedicada a compilar y traducir en información esos datos sueltos para poder ayudar a la toma de decisiones, han existido ese tipo de esfuerzos. Existen, como ya lo mencionaban y ahí soy un poco reiterativo, disculpen ustedes, instrumentos ya de toma de decisiones diseñados, como los lineamientos de infraestructura verde del 2020, como la guía para el entendimiento del fenómeno de atropellamiento de fauna silvestre en Colombia, que también es del 2020, la guía de pasos de fauna, o la cartilla de pasos de fauna; todas estas iniciativas que han sido desarrolladas con el concurso tanto de organizaciones no gubernamentales, grupos de científicos, la academia a través de universidades y la misma institucionalidad y el Estado a través de los Ministerios, e incluso los mapas que ya lo han mencionado a ustedes y hago de hecho hincapié en ello, porque es muy importante, los mapas de vulnerabilidad del atropellamiento, tanto en 2020 como en 2022, que son herramientas supremamente importantes.

También los talleres que se han hecho en el marco de diferentes esfuerzos de la institucionalidad y el Estado alrededor del tema. Incluso, ha habido múltiples acercamientos para intentar legislar al respecto de este tema con múltiples proyectos de ley, que no han llegado a constituirse en leyes de la República, pero nuestro llamado y nuestra reflexión al respecto, es que aún tenemos pocos datos, que estos datos no son comparables en muchos casos, que no han tenido suficiente financiación para desarrollarse en muchas zonas del país donde no tenemos todavía ni un solo dato, que además de eso hay que fortalecer y necesitamos fortalecer estrategias como Recosfa u otras, que puedan ser además de esto interoperables entre sí, que no actúen de manera separada y también las plataformas y herramientas que tiene la institucionalidad ya definida desde los Ministerios y

los institutos y las mismas agencias de los mismos Ministerios, y que es necesario generar mayor conciencia dentro de las comunidades a través de diferentes estrategias de comunicación.

Pero en últimas, que es necesario legislar y normatizar al respecto de manera tal vez un poco más estricta y vinculante, no solamente hacia el mismo aparato estatal, sino que vincule a todos los actores de ejecución vial en Colombia, que son los responsables de construir en últimas o no, de manera adecuada o no, y basados en datos o no, todas las medidas de mitigación de atropellamiento, no solamente los pasos de fauna que son solamente una de ellas; es por eso que hacemos un llamado a la generación de mayor información científica en Colombia, que ya existe, que hay un acumulado súper grande, súper necesario y muy admirable por parte de varios sectores, pero que requiere ahondarse más y que esté de manera articulada, ojalá mediante normativas o legislaciones que sean transdisciplinarias y que fomenten la articulación de los sectores, el productivo, el sector ambiental, etc. Con eso concluiríamos, muchísimas gracias.

**Senadora Andrea Padilla Villarraga,
Presidente Ad - Hoc:**

Profesor, muchísimas gracias, de verdad muy importante el aporte del Humboldt. Me voy a referir a varios de los temas que toca en las conclusiones, y le ofrezco la palabra, me han dicho que quiere intervenir la directora encargada de parques, la doctora Martha Díaz.

**Doctora Martha Cecilia Díaz Leguizamón,
Directora Encargada de Parques Nacionales
Naturales:**

Muchísimas gracias por permitirme la palabra, un especial saludo a los señores Senadores y a los servidores públicos que nos acompañan; celebro que estemos aquí como Estado, como gobierno, analizando una situación que es del interés de todos, que como bien lo han expuesto a lo largo de la mañana, es una situación que no es puntual, que es una situación sobre la cual digamos confluyen ciertas acciones, que como Estado tenemos que mirar cómo confluyamos en acción en un territorio. No se trata de un actuar independiente de cada una de las instituciones, sino que identificando esas situaciones que tienen una incidencia conjunta sobre la sociedad, debemos así mismo actuar de forma conjunta, y digamos que confluya la inversión, la acción, los esfuerzos, institucionales, físicos, financieros, humanos, que tenemos que, que abordamos en un territorio.

De manera corta quisiera llamar la atención es sobre el hecho de mirar precisamente esas áreas estratégicas para el bienestar de la sociedad y para el bienestar de la naturaleza, creo que son dos cosas que han tomado fuerza; como bien lo decía la Senadora, pues nosotros podemos no estar, pero nosotros sí no podemos estar sin la naturaleza. Entonces, aquí quisiera es llamar la atención sobre mirar ese territorio en términos también de un

hábitat para la fauna, de qué se requiere para que un hábitat realmente cumpla esa función en la fauna, entendiendo también que hay una fauna que puede representar como especie sombrilla, es decir, que protegiendo un hábitat de una especie que requiere grandes áreas, estamos protegiendo especies que están dentro de ese hábitat, y en ese sentido, ver ese territorio en un estudio regional, en un estudio digamos de menor escala que nos permita revisar cómo es que funciona ese territorio; podemos así mismo ubicar cuáles son esos puntos que requieren una acción institucional y una confluencia de Estado para fortalecer precisamente esas conectividades, esas acciones conjuntas que permitan no solamente establecer unos pasos de fauna por decirlo así, que pues es mirarlo de manera muy pequeña, sino es, fortalecer unos corredores de conectividad.

Entonces, creo que es necesario que podamos abordar ese tema, en relación con lo que nos trae a colación que es el tema vial. Es decir, bien lo decía el Vice Cabrera, es, en dónde tenemos que construir o no construir carreteras, qué tipo de carretera tenemos que construir, porque también hay que hacer una diferenciación en lo que es una carretera de primero, segundo, tercer orden, etc., cuál es el impacto que tiene pues una carretera doble calzada, pavimentada, etc., no es lo mismo que una carretera pequeña digamos, en la que los carros tienen que ir un poco a menor velocidad.

Entonces en ese sentido hay que hacer esa diferenciación y este espacio de reflexión como Gobierno, pues me parece muy a lugar, para que vayamos mirando cuáles son las necesidades que tenemos en adecuación normativa por ejemplo, frente a este tipo de diferenciaciones, y en lo que son por ejemplo las carreteras ya existentes y las carreteras que se van a construir, porque por ejemplo, en el caso de Parques Nacionales, se requiere una licencia ambiental que está a cargo de ANLA, digamos con todo lo que requiere, las necesidades para su plan de manejo ambiental y demás, ANLA nos solicita pues concepto en el caso de los de Parques Nacionales, y en los cuales se dan pues recomendaciones sobre lo que debe ser ese plan de manejo ambiental y lo que debe llevarse a el tema de monitoreo y seguimiento de lo que va a ser pues la operatividad de la carretera; entonces, creo que allí hay que fortalecer lo que tiene que ser, cuáles son esas adecuaciones para esas carreteras que ya están, pero que siguen generando de todas maneras posibilidades de atropellamiento, y de las que vienen, o de las que van a ser nuevas, o las que están en construcción, frente a esa normativa que tiene que ser, no solamente temas de señalización, sino tal vez de reductores de velocidad, y por supuesto acompañado como desde Parques Nacionales lo hemos venido haciendo, que es todo este acompañamiento de educación ambiental, de sensibilización, de señalización en lo que son las áreas protegidas.

No obstante, quiero llamar la atención sobre la mirada que tenemos, por ejemplo, desde Parques Nacionales estamos trabajando a través de nodos

de biodiversidad, donde las áreas protegidas son núcleos de conservación, pero que no están solas, que requieren que se mire un territorio también en términos de conservación, de conectividad, de bienestar a la comunidad, de un funcionamiento equilibrado y resiliente de los territorios, y en ese sentido este es un tema pues que tiene que tomarse con rigurosidad, frente a lo que es ese fortalecimiento de conectividades para que los ecosistemas funcionen bien, para que a través de este buen funcionamiento podamos tener mejores servicios ecosistémicos y mayor bienestar a la sociedad.

Yo dejo por allí y nuevamente pues celebro estos espacios y la necesidad de un avance frente a un sistema unificado e interoperable de la información que podemos tratar en todas las entidades, y a la cual podemos acceder, no solamente para la toma de decisiones, sino para el monitoreo y seguimiento y las consecuentes adecuaciones que haya que hacer en las acciones de cada una de nuestras entidades. Muchas gracias.

**Senadora Andrea Padilla Villarraga,
Presidente Ad-Hoc:**

A usted muchas gracias doctora Díaz. El último bloque va a ser de personas que han asumido delegaciones de gobernaciones, de alcaldías, y que, bueno, tomaron un avión, se prepararon, hay que escuchar, sobre todo porque tienen unas experiencias interesantes que han desarrollado de manera autónoma, dijéramos, como gobiernos territoriales. De manera que vamos a iniciar con la doctora Lizeth Parra, Subsecretaria, de Protección y Bienestar Animal de la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Gobernación del Valle del Cauca.

Doctora Lizeth Parra González, Subsecretaria de Protección y Bienestar Animal de la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Gobernación del Valle del Cauca:

Muchas gracias, Senadora, un saludo para todos, muchas gracias por la invitación. Yo siempre he celebrado estos espacios, que escuchen a las entidades territoriales, lo que estamos haciendo en el territorio, cuáles son las dificultades que tenemos y pues este es un espacio muy importante para mostrar los avances del Valle del Cauca, pero resaltando, que usted dijo algo muy cierto, y es la falta de ese protocolo nacional; todo lo que hemos hecho, es trabajando directamente en entidades territoriales.

La señora Gobernadora ha estado muy pendiente de estos temas, tan es así que hoy me acompañan en esta sala, la Secretaria de Ambiente de Desarrollo Sostenible, la doctora Francia, y el doctor Diego Murillo, que es el Secretario de Movilidad y Transporte. Nosotros hemos iniciado unas Mesas Técnicas con estas Secretarías, incluyendo a la Secretaría de Infraestructura y a la CVC, para todas estas actividades que hemos venido desarrollando desde el año 2024. Entonces, pues algo muy importante que quiero que conozcan, es que nosotros tenemos una ruta de protección animal en los casos

de atropellamiento, esa ruta fue aprobada mediante la Ordenanza 612 del año 2023, e implementada en el año 2024, y luego posteriormente con la creación de la Subsecretaría de Protección y Bienestar Animal, que tengo a mi cargo, pues hemos venido desarrollando estas actividades.

Como resultado de esa implementación, hemos recibido el reporte de solamente dos atropellamientos este año que lo hemos atendido con la secretaria de movilidad; la construcción de esta ruta de atropellamientos la hicimos con la Secretaría de Movilidad de Articulados, ellos reciben esta denuncia nos la remiten a nosotros, y nuestro equipo médico veterinario es el encargado de atender fauna doméstica y animales en vías, como por ejemplo los que se han visto involucrados en este caso, que han sido dos equinos. En el caso de fauna silvestre, la CVC es la competente para atender casos de fauna silvestre, y pues ellos en el Valle del Cauca tienen la CAP en el municipio de Palmira.

Hemos realizado Mesas Técnicas en el año 2024 y 2025, un total de cinco Mesas Técnicas, y esto ha permitido establecer una ruta de coordinación con los consorcios viales, identificar variables y puntos de alta incidencia, y proyectar intervenciones conjuntas con CVC infraestructura, movilidad y autoridades municipales. Aquí es muy importante que ustedes sepan que la Gobernadora firmó un decreto el 4 de abril del año 2024, creando la red Animalia Valle, y es lo que nos ha permitido trabajar con los grupos de proteccionistas, animalistas, y ellos son finalmente los que nos emiten a nosotros las denuncias constantemente. Igualmente creamos el grupo Grava, y cada uno de los 42 municipios tiene un enlace territorial y con ellos al momento de que se presente un atropellamiento, pues trabajamos de manera directa.

Tenemos una articulación importante con el DAGMA, precisamente que aquí está el doctor Mauricio, ellos tienen unos datos muy importantes y han hecho un trabajo muy avanzado; el año pasado nos reunimos con el veterinario Nicolás, para mirar un trabajo articulado en la creación de uno de los pasos de fauna que va a priorizar la señora Gobernadora en la ciudad de Cali, y pues por supuesto como ellos tienen autonomía lo haremos directamente con el DAGMA. Según los datos y estadísticas que ellos tienen que yo creo que, de los distritos, municipios, son los más juiciosos, porque tienen todo sumamente organizado frente a la priorización de los pasos de fauna que se deben construir en la ciudad de Cali.

Las acciones institucionales con la CVC, hemos venido realizándolas constantemente, la Corporación Autónoma participa activamente de Recosfa, y tiene todos estos datos, y aplica las medidas correctivas en los proyectos licenciados que la Corporación ha emitido las licencias para las construcciones viales. Adicionalmente ellos tienen una campaña educativa que han venido adelantando desde el año 2020, que se llama: Alto, Fauna en la Vía, esto es muy importante para el tema de

sensibilización. Con el doctor Diego Murillo, que nos acompaña acá, y con la secretaria de Ambiente, hemos dispuesto un tema de educación ambiental donde vamos a iniciar un trabajo muy importante en las vías de sensibilización, con los promotores de protección y bienestar animal que tenemos nosotros en el departamento del Valle del Cauca; tenemos 21 promotores en el departamento, y estos promotores lo que nos va a permitir es, hacer sensibilización con los agentes de tránsito.

El departamento del Valle del Cauca tiene autoridad de tránsito de 20 municipios, y los otros 22 tienen autonomía, pero el doctor Diego Murillo, la Secretaria de Ambiente y nosotros, como estamos completamente articulados, porque esa es la directriz de nuestra señora Gobernadora, que trabajemos unidas todas las Secretarías, vamos a hacer un trabajo importante con las Alcaldías, para que nos permitan, a pesar de que ellas tienen autonomía, hacer estas sensibilizaciones en sus territorios y que conozcan la ruta que nosotros hemos implementado a través de la Ordenanza 612 del año 2023.

La Secretaría de Infraestructura del Departamento tiene una mitigación desde el diseño vial, ellos actualmente se están ciñendo al PAGA - Plan de Adaptación de las Guías Ambientales de Inviás del año 2022, sin embargo, el compromiso de esta Subsecretaría y de la Secretaría de Ambiente, es que nosotros vamos a construir un plan, pues ojalá pueda salir el protocolo nacional pronto, pero mientras tanto nosotros vamos a construir el plan para que infraestructura, que ya iniciaron las mesas con los diferentes consorcios, en el Valle del Cauca tenemos dos consorcios, Rutas del Valle y Pisa, para que estos consorcios viales utilicen ese plan de mitigación para la prevención, iniciando con sensibilización, porque la prevención no solamente deben ser acciones, sino que también tienen que ser acciones preventivas con educación. Entonces, vamos a iniciar este trabajo importante con estos consorcios. Ellos también tienen señalización preventiva y reductores de velocidad, ya están implementando protocolos de manejo con profesionales acreditados, tienen compensaciones ambientales con siembra de más de 15.000 árboles, y que las mesas técnicas que va a liderar la Secretaría de Ambiente, la idea es que esto nos aporte para la restauración también. Y tenemos la articulación directa precisamente con estos consorcios viales.

Algo muy importante, es que la CVC tiene un convenio en el año 2017 que realizó con Pantera Colombia, y esto permitió modelar unos corredores ecológicos para identificar unos puntos críticos. Este insumo va a ser clave para tomar en las decisiones territoriales para la construcción de los pasos de fauna que estamos pensando hacer con el secretario de Infraestructura. Desde mi punto de vista, este insumo es el del 2017, por lo tanto, debe ser actualizado, entonces lo que está haciendo el secretario de Infraestructura con las vías es, hacer un inventario nuevo; los pasos de fauna en el inventario anterior no quedaron, ni los corredores ecológicos,

ni la señalética; entonces, a través de las Mesas Técnicas este inventario va a ser actualizado y todo este tipo de cosas va a quedar incluido a través de la secretaría de infraestructura. Toda esa información va a estar en la mesa técnica que lidera la Secretaría de Ambiente a través de la Subsecretaría, para que siempre tengamos la información de primera mano de lo que estamos realizando con el secretario de Movilidad y con la secretaría de Infraestructura.

¿Cuáles son ya los instrumentos que hemos diseñado la Subsecretaría de Protección y Bienestar Animal? Bueno, nosotros diseñamos dos instrumentos básicos que fue, la ruta para la atención de los atropellamientos, y creamos el formato estandarizado de historia clínica veterinaria para fauna atropellada. Esta historia clínica pues ha sido vital para georreferenciar siniestros viales y documentar cada caso, caracterizar la especie afectada y las lesiones sufridas, emitir recomendaciones clínicas territoriales y de intervención institucional, y sobre todo, sistematizar la información para la toma de decisiones. Esta sistematización de información es muy importante para poder llegar a lo que queremos, que es una disminución efectiva, en el departamento lo llamamos disminución de las violencias, porque así un siniestro pues pueda ser digamos de manera involuntaria, el gran problema es la falta de concientización al no recoger el animal, no brindarle la atención respectiva, no llamar a las autoridades competentes, y todo esto, pues es importante que lo tengamos en cuenta.

¿Cuáles son las conclusiones del Valle del Cauca para traer a este momento nacional, honorables Senadores?; uno, es que es importante establecer la obligatoriedad de los pasos de fauna en diseños viales; lo segundo, es importante crear un sistema nacional de monitoreo y estadística; lo tercero, se deben financiar estrategias de mitigación post construcción; y lo cuarto, el reconocimiento legal de los corredores ecológicos funcionales como parte del sistema vial; ¿por qué? porque aquí hay georreferenciación, pero los corredores ecológicos pues no son evidenciados, ni los pasos de fauna.

Yo creo Senadora que esa es la relatoría, el resumen de las respuestas del cuestionario y quedamos prestos, los tres, para cualquier duda que ustedes tengan.

Senadora Andrea Padilla Villarraga, Presidente Ad-Hoc:

Muchísimas gracias, doctora Liz, qué trabajo tan interesante, al final me referiré también un momentico a lo que ha dicho. Le ofrezco la palabra al doctor Mauricio Mira Pontón, Director del Departamento Administrativo de Gestión del Medio Ambiente (DAGMA), de Cali.

Doctor Mauricio Mira Pontón, Director del Departamento Administrativo de Gestión del Medio Ambiente (DAGMA):

Buenos días, honorable Presidente, Vicepresidente, Secretario y Viceministros, honorables Senadores; Mauricio Mira, Secretario de Ambiente, o el Director

del DAGMA, que es la autoridad ambiental de Cali. Yo también tenía una presentación bastante extensa, pero tengo cuatro minutos y voy a ser bastante, bastante puntual. Estamos, primero que todo, alineadísimos y trabajando totalmente coordinados con la Gobernación, obviamente. Sí es importante aclarar, sobre todo que tiene que haber, y quiero dejar un paréntesis, tiene que haber una voluntad política, y en ese sentido tenemos una Gobernadora y un Alcalde que están totalmente, después de la COP16, totalmente en procura de la biodiversidad y la preservación y conservación de la biodiversidad del Valle del Cauca y de la ciudad de Cali.

Eso es muy importante porque eso cambió un paradigma, Senadora, en la ciudad de Cali, pues el tema de atropellamiento, siempre ha sido un tema que es parte también de el mismo crecimiento humano de la ciudad de Cali, que también dentro del POT estamos tratando de organizar estos temas donde tenemos que identificar hasta dónde tenemos que crecer como ciudad, pero súper importante que la gente entienda la importancia de la biodiversidad; y no lo digo desde el punto de vista solamente de los animales, pues que hay gente que no conecta esto, inclusive con temas de crecimiento económico, por ejemplo; la importancia que creo que tú estabas hablando de los polinizadores, qué significa sacar de la ecuación un polinizador en temas de productividad en tierras agrícolas, pues Cali tiene el 70% de zona agrícola y cada zarigüeya que mata tiene un impacto ambiental, obviamente económico también y por ende también social. Toda esa parte digamos de temas de valoración, de temas económicos, sociales, se han incorporado en el diálogo de la población en Cali a propósito de la COP16; es que la COP16 fue un antes y después, en la ciudad de Cali.

Yo tengo como dije, una presentación donde presento todo lo bueno que estamos haciendo, pero vuelvo y repito, lo estamos haciendo de forma coordinada; vamos a aumentar un CAF de atención, un hogar de paso adicional, es más, cuando llegó la COP llegó mucha gente de otras partes del mundo y nos dijeron que nuestro hogar de paso es impresionante en el nivel digamos de veterinarios que tenemos, donde hemos invertido en temas de rayos X, en temas digamos de monitoreo, pero sobre todo vuelvo y repito, podemos tener todas las tecnologías, pero lo más importante es el cambio de comportamiento de la gente, que ya la gente para, las señaléticas obviamente.

Todo el tema de pasos de fauna que estamos incorporando y estamos totalmente de acuerdo con las conclusiones que ellos presentan, debe ser incorporado en todas las vías que de ahora en más se desarrollen en nuestras ciudades y en nuestras áreas; tiene que haber pasos de fauna, tiene que haber temas, como dijo el Viceministro Cabrera, temas también sónicos, todas las herramientas tecnológicas, también temas de cámaras que estamos incorporando, cámaras trampa; nosotros en Cali, usted pasa por el río Cali y ve por ejemplo nutrias en el río Cali, y eso es impresionante la cantidad de fauna

que tenemos en la ciudad, obviamente avistamiento de aves, etc., pero lo que ha pasado para no entrar pues, porque tengo un montón de información y creo que me van a regañar porque todos se pasaron hasta la madrugada trabajando, y toda esa información la tienen ahí, todo lo bueno que hacemos, tenemos toda la parte digamos estadísticamente identificada, dónde son los mayores atropellamientos, qué es lo que tenemos que hacer, cómo vamos a incorporar sistemas de control y monitoreo también, porque hay que tener también sistemas de control y monitoreo, hay que hacer también, como dicen, garrote con temas sancionatorios, estamos viendo cómo vamos a incorporar esto vice, en el tema de la tasa compensatoria de fauna silvestre, etc.

Todos estos temas hay que incorporarlos, pero la gente, creo que alguien comentó, la gente está evolucionando, lo bueno es que está entendiendo esto en procura de preservar y conservar ese capital natural que tenemos en la ciudad de Cali, como usted decía Senadora Pérez, porque la gente no se da cuenta, sino cuando ya pierde esos humedales, o cuando pierde esos ríos; entonces, básicamente lo que estamos viendo es que la gente, por todo lo de la COP16, en serio, qué pena ser tan reiterativo, pero eso cambió en la ciudad de Cali muchísimo.

Yo tengo muchos datos, mucha información, vuelvo y repito, toda esa información la podemos presentar, pero estamos haciendo las cosas bien, vuelvo y repito, lo trabajamos en línea con nuestros pares, con la CVC, que es parte del Sistema Nacional Ambiental, obviamente, nosotros somos autoridad digamos de la ciudad de Cali, estamos creciendo también con lo que es la autoridad a nivel de la región, con el AMSO, que es el Área Metropolitana del Suroccidente, pero todos vamos a trabajar, porque ese es un mandato que tenemos todos por preservar ese capital natural, y si me dan -aunque ya me pasé-, 10 segundos, que mi compañera quiere hablar de animales domésticos.

Doctora Natalia Guevara Muñoz, Contratista Coordinadora de la Unidad Administrativa Especial de Protección Animal de la Alcaldía de Santiago de Cali:

Muchísimas gracias de nuevo Senadora, por esta iniciativa, creo que es fundamental que empecemos a trabajar las diferentes problemáticas a las cuales se ven afectadas los animales a causa del ser humano. Desde la Unidad Administrativa Especial de Protección Animal de la Alcaldía de Cali, tenemos como parte de nuestra misionalidad, trabajar por la protección, el bienestar y la defensa de los derechos de los animales domesticados. Entonces, en cabeza de nuestro Director, Julio Miguel Oyola Ceballos, hemos generado dos frentes para poder abordar esta problemática de los siniestros viales de fauna domesticada, y es desde la educación y desde la atención clínica.

Entonces, desde la parte de los animales domesticados, tenemos dos grupos que son: los animales que tienen tutores, y los animales que se encuentran en condición de calle, que eso es muy

importante tener en cuenta porque a diferencia de la fauna silvestre, que no tienen tutores evidentemente, acá sí trabajamos con dos grupos de población; entonces, voy a iniciar desde la parte educativa, desde la parte educativa trabajamos para prevenir todo lo que tiene que ver con el cuidado irresponsable, porque la gran mayoría de atropellamiento se debe a que las personas por ejemplo no enmallan, o sacan a pasear a los caninos sin la correa, sin la trailla, y eso en qué desencadena, pues que en algún momento salgan corriendo y sean atropellados.

Desde la unidad, desde el área educativa, que es el área que lidero, durante el 2024 capacitamos a 1072 personas en cuidado responsable, y este año a la fecha, llevamos 719 personas capacitadas en cuidado responsable en la ciudad de Cali. La idea es poder seguir trabajando para que esta cifra siga disminuyendo; si bien como se presentó, que el 93% del atropellamiento es fauna silvestre, y solo el 5% es fauna domesticada, para nosotros ese 5% es muchísimo, y necesitamos trabajar para reducirlo.

Ahora, desde el área clínica. En el área clínica hemos recibido dos cifras, desde enero del 2024 que fue cuando recibimos el centro de bienestar animal, por urgencias nos han entrado un total de 148 casos de animales atropellados, perros y gatos, que tienen tutor, es decir, que pudimos determinar la causa inmediatamente; y 64 posibles casos, ¿por qué posibles?, porque son animales en condición de calle, que sencillamente se encontraron con un trauma, una fractura, pero no se puede determinar la causa, entonces la dejamos como posible atropellamiento.

Desde el área clínica, en el centro de bienestar animal se atienden a los animales, dado que hace parte de una urgencia vital, pues cuando se ven atropellados la hemorragia, es decir, es una urgencia vital, se les atiende, y estas cifras nos denota que, en su gran mayoría, los animales domesticados que son atropellados, suele ser por cuidado responsable. Entonces, dentro de nuestro objetivo, es doblar los esfuerzos desde el área educativa para seguir capacitando en cuidado responsable, en instituciones educativas oficiales, en instituciones educativas superiores, en los territorios, en las diferentes comunas y corregimientos, que usualmente también nos dejan por fuera, para nosotros es fundamental poder trabajar con todo el territorio; y desde el área clínica nos parece muy importante empezar a generar no solo estas estadísticas, sino también ver qué podemos hacer por los animales en condición de calle que no tienen un tutor que los cuide y necesitamos que las personas también prevengan esos atropellamientos de la fauna domesticada; y en este sentido resalto mucho el llamado que se está haciendo del trabajo interinstitucional aquí, dado que si no se generan unas campañas transversales que incluyan no solo fauna silvestre, sino fauna domesticada, en un futuro esta cifra de 5% puede aumentar. Entonces, desde la unidad estamos prestas a trabajar con todas las entidades que se encuentran aquí, y esperamos poder disminuir esa cifra lo que más podamos.

**Senadora Andrea Padilla Villarraga,
Presidente Ad-Hoc:**

Muchísimas gracias, Director y Natalia, muchas gracias por sus intervenciones, por su trabajo, y esa noticia del CAF, mejor dicho, me hizo el día, qué maravilla, gracias Secretaria. Le ofrezco la palabra a la doctora Beatriz Selena Pavón Acevedo, Secretaria de Ambiente del Departamento de Antioquia, y se prepara, el Director del Instituto de Protección y Bienestar Animal, doctor Antonio Hernández.

**Doctora Beatriz Selena Pavón Acevedo,
Secretaria de Ambiente del Departamento de
Antioquia:**

Muy buenas tardes Senadora, a todos los Senadores, y Senadoras que nos acompañan y a todos los que nos están acompañando de los diferentes departamentos. Voy a resumirlo para que nos quedemos un poquito cortos, porque yo creo que cada uno ha hecho su sentir por esta labor tan bonita, nos unimos a esta labor, porque esto es una pasión, no es un trabajo. Estamos trabajando articulados bajo las acciones de la Ordenanza 038 del 2022, donde es un Comité de Seguimiento, liderado por la Secretaría de Ambiente de la Gobernación de Antioquia y la Secretaría de Infraestructura, en el marco del Comité Interinstitucional de fauna y flora, y estamos consolidando datos de atropellamiento para articular instalaciones de pasos de fauna en corredores ecológicos y áreas protegidas para hacer efectivo la protección.

Además, estamos haciendo labores pedagógicas y sensibilización, que es fundamental y aprovechando todo el avance que se ha hecho, porque este comité está creado desde 1996, y apoyados por diferentes universidades, como es el caso del ITM. Se sigue avanzando en articular diagnósticos con sitios prioritarios para la instalación de pasos de fauna en los diferentes corredores viales y en sitios de corredores ecológicos estratégicos. En este momento tenemos identificados, porque nos unimos también a que no tenemos ningún sistema de información con todos los municipios, aunque venimos articulados con ellos, aproximadamente 105 pasos de fauna, y tenemos proyectados realizar 130 pasos de fauna. Hoy se conmemora el Día mundial de la Tierra para reflexionar sobre la importancia de proteger el planeta que todos habitamos, entonces es un buen día para trabajar este tema.

**Senadora Andrea Padilla Villarraga,
Presidente Ad-Hoc:**

Secretaria, muchas gracias, y vamos a concluir este bloque de intervenciones con el doctor Antonio Hernández, director del Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal.

**Doctor Antonio Hernández, Director del
Instituto Distrital de Protección y Bienestar
Animal:**

Muchísimas gracias Senadora, muchas gracias, saludos Senadores, Senadoras, a las personas que nos acompañan. Lo primero es que, yo creo que hay un tema bien interesante en las ciudades, que

tenemos una oportunidad espectacular, y es contar con un instituto dedicado a la protección y el bienestar de la fauna doméstica. Obviamente mucho de lo que se dice tiene más que ver con el aspecto de fauna silvestre desde elementos ambientales, de conservación, etc., pero oyendo Cali, digamos, se da uno cuenta que tenemos una oportunidad maravillosa, solamente desde el tema de ética de la vida de que haya en la agenda pública este tema de la protección y el bienestar animal.

Yo acabo de llegar, lo sabe la Senadora, llevo muy poco, una semana más o menos al frente del Instituto, y parte de la tarea que me ha impuesto el Alcalde Carlos Fernando Galán, quien también obviamente manda un saludo especial y quien ha depositado la representación en mí como Director del Instituto, tiene que ver con lograr transversalizar los temas de la protección del bienestar animal para otras áreas, que no sea solamente esa mirada de pronto de tutores de perros, gatos, sino comprender que el desarrollo urbano tiene que ver también con el desarrollo de la fauna doméstica, y en ese sentido el tema de la siniestralidad vial pues es un tema muy importante.

Dentro de esa transversalización, nosotros hemos empezado un trabajo, Senadores, Senadoras, relacionado con una Mesa de Siniestralidad Vial Animal. Precisamente entendemos que a veces cuando se toman decisiones relacionadas justamente con la seguridad vial, con la infraestructura, con distintos elementos, pues no se tiene en cuenta efectivamente el tema de los animales, o de pronto se tiene en cuenta en temas de fauna silvestre, pero no de fauna doméstica, y hay hemos empezado un trabajo muy interesante. La mesa de siniestralidad vial que tenemos en Bogotá cuenta con, primero, la Secretaría de Ambiente, obviamente en lo que tiene que ver con la fauna silvestre, y ya se ha detectado el tema de accidentalidad en puntos de ingreso y de salida de la ciudad, relacionado, insisto, mucho más con fauna silvestre, que doméstica. Lo segundo, la Secretaría de Movilidad, que tiene cifras importantes, análisis, etc., pero relacionados con la siniestralidad en la cual están inmersos los seres humanos, las personas, y lo que queremos hacer nosotros es poder cruzar esa información con la que tenemos, que ya me voy a referir a eso. Lo tercero, el Instituto de Desarrollo Urbano, encargado de la infraestructura, que obviamente no tiene en cuenta el tema de siniestralidad de animales, al tomar decisiones relacionadas precisamente con la construcción de vías, o con las respectivas adecuaciones; está Transmilenio también desde la movilidad masiva en la ciudad, y está el IDPYBA.

Nosotros tenemos información referenciada, pero es un subregistro muy grande seguramente, relacionada con la accidentalidad de fauna doméstica, porque surge de una línea de atención en la cual las personas cuando ven un animal herido, un animal muerto, nos llaman, para nosotros efectivamente acudir; pues imagínense cuánto puede pasar que no queda registrado en esto, sino simplemente un buen

vecino, simplemente una persona que dice: mira, hay un animal herido y nos llama. Entonces parte de la estrategia es que queremos fortalecer muchísimo; primero, nuestra capacidad de respuesta, que lo sabe la Senadora, es una de nuestras grandes debilidades, para a partir de mejorar la capacidad de respuesta del instituto, que es una tarea que me han designado y que tiene que darse en el mediano plazo, poderle pedir a la gente que nos informe mucho más sobre los puntos de accidentalidad, para llegar a tiempo y salvar vidas, pero también para estos temas de georreferenciación.

A la Mesa Transversal de la que estaba hablando, esperamos llevar información que nos permita; primero, cruzar la información de accidentalidad humana, peatones, con la de los animales domésticos, para a partir de eso tomar decisiones obviamente de política pública, en las cuales por lo menos la Secretaría de Movilidad nos colabore con temas de reductores de velocidad, de señalítica, etc., y que podamos tener la capacidad de incidir sobre las decisiones del Instituto de Desarrollo Urbano, en lo que tiene que ver con la planeación de las vías en la ciudad.

Lo segundo es que, obviamente no tiene mucho sentido siempre esta mirada un poquito más reactiva, y lo estaba mencionando también la colega de Cali, hay que trabajar muchísimo el tema de prevención. Tenemos una campaña que se llama: Pisa el freno, hay vida en la vía, que estamos trabajando, primero, con los operadores del sistema Transmilenio, que creemos que es muy importante que se entienda ahí que justamente hay una posibilidad de trabajar no solo con el sistema, sino con el SITP, que está a lo largo y ancho de la ciudad, con unas rutas de atención que ya tienen establecidas y que es bueno que la ciudadanía conozca.

Pero segundo, en todo un tema que está en la política pública distrital de protección y bienestar animal, que es todo el tema de cultura y educación; que la gente empiece a comprender que la vida animal tiene un valor gigante, lo decía el Senador Andrés Guerra, precisamente en ese ejemplo que nos ponía, y creemos que con todo este tema de una cultura bien intencionado, digámoslo así, a vincular lo que tiene que ver con los animales dentro del cuidado, del respeto a la vida, etc., seguramente podremos tener mejores resultados en lo que tiene que ver con la prevención. Entonces, esta estrategia de: Pisa el freno, hay vida en la vía, la estamos trabajando con colegios, la estamos trabajando con comunidades, pero queremos llevarla obviamente de una manera mucho más integral a que se comprenda que hay una corresponsabilidad en el cuidado de los animales y en el cuidado de la siniestralidad vial.

Y para cerrar, con las Juntas de Acción Comunal de la ciudad, el Alcalde me ha pedido trabajar fuertemente para que cada Junta cuente con una Comisión de Protección y Bienestar Animal, y que podamos tener en los barrios de la ciudad, a partir de las Juntas, una posibilidad de trabajo permanente para que haya cuidado en el barrio, para que, desde

la cuadra, desde la calle, digámoslo así, de acceso vecinal, ya podamos tener toda una red de personas que trabajen con nosotros. Entonces, estamos trabajando desde la mirada transversal, la mesa de siniestralidad vial animal en Bogotá y todo un tema de cultura en el que hay que avanzar muchísimo y una responsabilidad de mejorar la capacidad de respuesta para tener más legitimidad en lo que tiene que ver con estos temas. Muchas gracias.

Senador Inti Raúl Asprilla Reyes, Presidente Ad-Hoc:

Muchas gracias, señor delegado de la Alcaldía. Tiene el uso de la palabra la Senadora Isabel Zuleta.

Senadora Isabel Cristina Zuleta López:

Gracias, Presidente, muchas gracias Senadora Andrea Padilla por este debate tan importante. Yo creo que el tema de la afectación a la vida de los animales, no solamente es una prioridad de esta Comisión, yo no sé cuántos debates llevamos Senador Andrés Guerra sobre los temas animales; este periodo, el anterior, yo creo que cada periodo hemos tenido la posibilidad de debatir sobre la vida animal y la protección de la vida animal, con mucho énfasis, y para mí siempre es importante porque hay que recordar que los seres humanos también somos animales, y que la superación del antropocentrismo es el respeto por la vida animal.

Yo quiero, Senadora Andrea, contribuir de manera específica con dos asuntos que nos preocupan a nosotros los ambientalistas y los que cuidamos la vida silvestre; el primero es el Auto 000909 del 20 de febrero del 2025, en relación a Hidroituango. En ese auto se inicia un proceso sancionatorio, específicamente por el CAP, un CAP que no existe en Hidroituango, que debía existir según la licencia ambiental, y que hasta hoy se inicia un proceso sancionatorio. Resulta que con la tragedia de Hidroituango, el CAP empezó a mostrar agrietamientos, y eso no les pareció importante, porque qué iba a ser importante, si los animales allá, pues era más importante la vida de los humanos que teníamos que correr ante la tragedia; pues resulta que el CAP no existe, hoy no existe, no hay un centro que rescate, proteja a los animales afectados por un megaproyecto, que además acaba de inundar muchas más hectáreas sin autorización ambiental, y yo aprovecho la presencia del Ministerio de Ambiente para hacer esta denuncia, porque resulta que la cota de inundación estaba limitada por la incertidumbre que tenemos con el megaproyecto Hidroituango.

Ante la creciente súbita que tuvimos Senador, el 11 de abril, decidió Hidroituango inundar por encima de lo permitido, sin retirar la capa vegetal; si no retiran la capa vegetal no hay ahuyentamiento, las especies siguen ahí; y mi pregunta es, ¿qué hicieron con las especies y todos los animales en esa cota de inundación?, y eso acaba de suceder el 11 de abril. Nosotros fuimos a verificar en la zona qué era lo que estaba pasando, efectivamente encontramos cómo inundaron sin el retiro de la capa vegetal, y sin tener un CAP para atender a la población animal. Nosotros

consideramos que los animales que tuvieron que salir ahuyentados, la situación que vivimos en el año 2018 con el lleno, fue aterrador ver a los animales huyendo sin ningún humano que siquiera se atreviera a rescatarlos; nosotros alcanzamos a rescatar los seres humanos como movimiento Ríos Vivos, pero no nos dio posibilidad de rescatar a los animales.

Los pescadores aman los peces, aman la vida silvestre, vimos a las tatabras huir, pero otros animales no tienen posibilidad de huir de una inundación con esa velocidad, que llega al río Cauca. Teníamos un promedio, Senador Andrés, de 1000 a 1100 metros cúbicos por segundo, ese es el promedio que tenemos en el río Cauca, pues el Ideam hizo una alerta de que iba a llegar a 4500 metros cúbicos por segundo; el diseño de Hidroituango está preparado para 4600, por eso tenemos razones para asustarnos, porque no hay más capacidad, 4600 metros cúbicos por segundo, ese es el diseño programado a 50 años, pero ya las lluvias llegaron.

Y, por supuesto, que este debate tiene que ver sobre todo con vías, pero yo les recuerdo que la crisis climática también afecta a los animales y que nosotros estamos en el deber de rescatarlos, estamos en el deber de generar condiciones para ellos; pues en la creciente súbita que tuvimos en el río Cauca, que alcanzó los 4200, por fortuna no llegó a los 4500 que pronosticó el Ideam, tenemos muy seguramente una crisis de los animales de ese bosque seco tropical, que además está en vía de extinción; un bosque seco que alberga especies únicas en el planeta y en el país, que alberga los osos perezosos, que alberga esos osos perezosos de dos dedos que están desapareciendo de nuestro planeta y que nosotros por fortuna hemos podido rescatar algunos, pero no damos abasto como movimiento ambiental, no somos capaces con todo lo que hay que hacer, y sabemos que la tragedia de lo que hoy está sucediendo no se resuelve con una sanción ambiental, ¿de qué nos sirve que entonces se genere un auto porque no existe el CAP, si lo que necesitábamos era precisamente el centro de atención?, ¿de qué nos sirven las multas si están muriendo los animales?, no nos sirve, nos sirve la atención que tenía que tener el megaproyecto hidroeléctrico Hidroituango.

Y cierro con lo que acabo de entender, por eso me ausenté un momento, pedirles excusas, porque este debate es de mi mayor interés, de mi mayor preocupación y de mi corazón. Resulta que nosotros tenemos preparado desde hace mucho rato, señor secretario, usted lo sabe, un debate de control político a Corpourabá, que la mesa directiva consideró que era para el día de mañana; en ese debate de control político, pues el señor director encargado de Corpourabá acaba de sacar un video diciendo que yo arbitrariamente, sabiendo que él tenía programado una audiencia de rendición de cuentas para mañana en el Urabá, que yo fui la que decidí que se hiciera mañana para que no pudiera asistir, yo no decido eso, señor Director.

Y además dice el señor Director de Corpourabá, que esta Comisión no le puede hacer control político; ¿desde cuándo?, cómo así que no podemos hacerle, Senadora Yenny Roza, usted que propuso un debate a todas las Corporaciones de este país; pues yo decidí empezar por cuatro, pero resulta que Corpourabá, nadie se puede meter con Corpourabá, porque entonces hay un problema político en Antioquia.

Pues resulta que Corpourabá, el centro que tiene, de las cinco regionales que tiene Corpourabá, tiene solo un solo centro, en la misma zona donde se concentran las acciones de Corpourabá; todos los animales, porque lo tengo documentado, -lamentablemente el señor no va a venir mañana-, todos los animales que recibe ese centro de Corpourabá, Senadora Andrea Padilla, todos se mueren, todos salen lesionados, hay que transportarlos de zonas alejadísimas, porque a ellos se les ocurre que eso no es importante. Allá en Corpourabá, no hay respeto por la vida animal, y eso es lo que nosotros queremos denunciar también en el debate de control político, que el señor que dice que no tiene que asistir a esta Comisión, pues vamos a ver si las entidades de control nos ayudan a que asistan. Muchísimas gracias.

Senador Inti Raúl Asprilla Reyes, Presidente Ad-Hoc:

Muchas gracias, Senadora. Por último, por parte de la institucionalidad, el doctor Darío Rincón Jaramillo, de la Agencia Nacional de seguridad Vial. ¿Quiere hablar o no quiere hablar?, es que, digamos, a mí me acaban de dar alguna información, estoy acá presidiendo porque los dos Presidentes de acá que se hicieron elegir no están con sus labores, entonces me estoy enterando. Senadora, ¿usted considera que con la intervención de la Viceministra hubo suficiente ilustración? Perfecto, les explico, de todas maneras, estoy en la obligación de preguntarle a quién es el citante para que tome la decisión porque hay una citación formal; así lo hacía en mis épocas de Presidente y así lo hago cuando los dos que se hicieron elegir no están en sus labores. Entonces, vamos a cerrar por parte de la Senadora Andrea Padilla.

Senadora Andrea Padilla Villarraga:

Presidente, muchas gracias, voy a concluir de una manera breve este debate. Hay mucha información, pero empieza a haber unas líneas que se repiten. Primero, agradecer realmente la asistencia de las entidades, es decir, un tema que no hace parte del corazón, de la agenda de las entidades Ministeriales y que estén aquí, es grato, y además que se hayan preparado con información; agradecer también a los delegados, las delegadas de los entes territoriales por su trabajo y por su aporte; a los Senadores que siempre enriquecen el debate.

Varios temas. Primero le agradezco mucho, Viceministra esa actitud digamos humilde, noble, que usted plantea, acá hay que revisar digamos ese enfoque de la política de seguridad vial, que tiene hoy una mirada muy restringida a los temas de infraestructura, pero no incluye atropellamiento, yo

creo que esa es una directriz en general digamos, que aplica para todos los temas del Estado que hoy deben actualizarse a nuevas consideraciones éticas, a nuevos actores sociales, como los animales.

Estamos espero yo, a poco tiempo de tener vivo un sistema nacional de protección y bienestar animal, el SINAPYVA, que, aunque yo creo que va a tomar un tiempo dijéramos en acomodarse en este diseño del Estado, pues va a traer unos desafíos enormes en términos conceptuales, en términos de inversión, en términos de contratación de personal, de planta, para que esas entidades que han tenido un enfoque tradicional, por ejemplo, el ICA, con temas de productividad, pues ahora entonces tiene que reacomodarse todo ese cuerpo, para que ese enfoque de bienestar animal permee todo el trabajo de las instituciones. Entonces, sin duda esa política de seguridad vial, Viceministra, pues tendrá también que reacomodarse a la presencia de este nuevo actor que es el animal no humano.

Segundo, reconoce usted Viceministra, unos problemas en el registro por ausencia de datos, o por digamos, la falencia de los datos mismos. Destaco también -perdóneme que sea un poco desordenada en mis conclusiones, pero no tuve tiempo de construir un documento con una narrativa coherente-, destaco entonces de la intervención que ha hecho el Viceministro Cabrera, la falta de ese sistema de información confiable, el inventario de pasos de fauna, que si bien existe, debe actualizarse, digamos, debe ser un poco más robusto; el monitoreo, y ahí destaco lo que ha mencionado la doctora Liz, con respecto en sus conclusiones, la necesidad de que exista a nivel nacional un sistema de monitoreo, digamos, no solamente de la accidentalidad, sino de la efectividad de esos puntos de fauna y de señalización.

Recojo de las intervenciones de Humboldt y de Recosfa, el hecho de que sí hay información, es decir, en muchos debates de control político aquí el tema es que no tenemos datos, no tenemos información, aquí hay datos, aquí hay información, pero bueno, es una información que, digamos, no es interoperable, no tiene una aplicación dijéramos, hay unos ejercicios aislados territoriales, hay unos esfuerzos nacionales, pero pareciera que esos estudios, 45 nos decía la persona del Humboldt, pues no tienen como una aplicación, dijéramos, como debería tenerla, teniendo en cuenta la cantidad de datos que existe. Además, decía la persona del Humboldt, estudios digamos muy dispersos, que no tienen financiación, no hay metodologías unificadas.

Y aquí yo quisiera preguntar, si dentro de esa mesa interministerial tendría cabida el Ministerio de Ciencias, usted se quedó aquí muy amablemente hasta el final, aunque no tenía que tocar muchas flautas en este concierto, pero sería interesante, creo que se habló mucho de tecnología, de innovación, de sistemas de información, de financiación de investigaciones, y creo que ahí tiene todo que hacer el Ministerio de las Ciencias; no se ponga nervioso,

que no tiene que darnos aquí ninguna respuesta en este momento, simplemente es, digamos, un amable llamado a que probablemente, viceministra, MinCiencias pueda tener un espacio en esa mesa interministerial.

Hay unas experiencias territoriales muy interesantes que nos han comentado, se me perdió Antioquia, que creo también para esa mesa interministerial Viceministros, se podrían recoger los enlaces municipales. Es decir, Colombia es un Estado tan fragmentado, a veces parece que fuéramos Estados o naciones dispersas; no hablamos, no compartimos experiencias, pero yo creo que estos esfuerzos que hacen las Gobernaciones en sus departamentos -las Gobernaciones son como pequeños países-, les han funcionado estos enlaces municipales para reportar y para reaccionar; estos promotores viales han funcionado, Bogotá, tiene sus gestores, están haciendo su pedagogía, tienen una ruta. Me pregunto también, así como hago la pregunta con el tema de MinCiencias, ¿qué posibilidad habría de que esa mesa interministerial hiciera una sesión especial para escuchar estas experiencias territoriales?, cómo es que a nivel micro han logrado reducir la siniestralidad general, algo de educación, yo también soy amiga de la educación, pero también el garrote. Entonces, ¿cómo es que han logrado de alguna manera cambiar los comportamientos con educación y con sanciones?

Y por último, Secretario, yo quisiera solicitarle a esta Comisión -porque a mí no me gusta hacer debates de control político que queden ahí como en el aire-, qué posibilidad, Senador Guerra, Senadora Yenny, de que esta Comisión, a través, no sé si sea necesario conformar una subcomisión, en fin, pero que pueda recibir trimestralmente un informe de esa mesa interministerial para saber ¿cómo van?, para saber ¿qué están trabajando?, ¿cuál es la siguiente acción?, ¿qué acciones innovadoras van a implementar?, ¿cómo están escuchando a los territorios? Senadora Catalina, qué bueno sería poder conocer cómo está trabajando esa Mesa Interministerial.

CONSTANCIA SECRETARIAL

Se deja constancia que el **ACTA No. 100** correspondiente a la sesión realizada por esta Célula Legislativa el día 22 de abril de 2025, se publicó en la Gaceta No. 562 de 2025 Senado.

Que el señor presidente de la Comisión, senador Marcos Daniel Pineda García, se encontraba en Comisión Oficial fuera del país.

Por lo anterior, se solicita nuevamente la publicación del acta en mención, sin la suscripción del señor presidente.



DAVID DE JESÚS BETTIN GÓMEZ
Secretario Comisión Quinta

Yo creo que a partir de ese ejercicio de escucha, de conocer a los Ministerios que se están reuniendo para trabajar esta materia, nosotros como Comisión podemos conocer mejor la necesidad de formular un proyecto de ley, de hacer eventualmente otro debate de control político; y bueno, de pronto de contribuir a esa buena gestión que hacen los Ministerios desde sus capacidades, sabiendo que a veces tienen infinidad de temas por atender. De manera Presidente Inti, -ad-hoc-, que yo concluiría de esta manera el debate, agradeciéndole mucho a todos y a todas por su intervención.

Senador Inti Raúl Asprilla Reyes, Presidente Ad-Hoc:

Muchas gracias, Senadora, eso tendrá que verse con la Mesa Directiva. Me informan que el Presidente Marcos está delegado en Argentina, y el Senador Name también se encuentra con afectaciones de salud, entonces retiro lo dicho anteriormente; estoy yo también un poco afectado, como pueden escuchar por el tono de mi voz.

Se levanta la sesión. Secretario, para que tome nota de lo solicitado por la Senadora Andrea Padilla, y se cita para mañana a las 10 de la mañana. Un saludo para todos, que tengan un buen resto de jornada. Muchas gracias.

- Fin de la sesión: 1:26 p. m.

Anexos:

- Excusas Senadores: Marcos Daniel Pineda García y Pablo Catatumbo Torres Victoria.
- Proposiciones aprobadas.
- Respuestas cuestionarios: <https://www.senado.gov.co/index.php/documentos/comisiones/constitucionales/comision-quinta/respuestas-a-cuestionarios-debates-de-control-politico/respuestas-a-cuestionarios-debates-de-control-politico-periodo-constitucional-2022-2026/respuestas-a-cuestionarios-debates-de-control-politico-legislatura-20-julio-2024-20-julio-2025/respuestas-debate-abril-22-de-2025-proposicion-no-165-de-2025-siniestralidad-vial-de-animales>.

Bogotá D.C, 22 de abril de 2025

Doctor
DAVID BETTIN GOMEZ
Secretario Comisión V
Senado de la República
E. S. D.

Respetado Doctor Bettin.

De manera atenta, me permito presentar excusa por la no asistencia a la Sesión de la Comisión que se realizó el día de hoy, 22 de abril de 2025 y para la sesión que se realizará el día de mañana, 23 de abril de 2025.

Lo anterior, debido a la resolución 33 del 26 de marzo del 2025 emitida por la Mesa Directiva del Senado de la República, donde se me autoriza una Comisión Oficial, para participar en la 2 Cumbre Sudamericana Agroglobal del 22 al 25 de abril en la ciudad de Buenos Aires, Argentina.

Anexo resolución.

Cordialmente,



MARCOS DANIEL PINEDA GARCÍA
Senador de la República



RESOLUCION 334
FECHA (26/03/2025)

"Por medio de la cual la Mesa Directiva del Senado de la República autoriza una Comisión Oficial a un Senador de la República"

LA MESA DIRECTIVA DEL SENADO DE LA REPUBLICA,

En ejercicio de sus facultades legales y reglamentarias, en especial las conferidas en la Ley 5ª de 1992; y,

CONSIDERANDO:

Que la Mesa Directiva del Senado de la República, como órgano de orientación y dirección dentro de sus atribuciones legales y constitucionales, tiene la potestad de tomar las decisiones y medidas pertinentes con el fin de garantizar la eficacia y eficiencia en su labor legislativa y administrativa, en los términos preestablecidos en el artículo 41 de la ley 5 de 1992.

Que para las Comisiones Oficiales reguladas por el numeral 2 del artículo 90 de la Ley 5 de 1992, concordante con el Decreto 648 de 2017, será concedidas siempre y cuando existan invitaciones de Gobiernos Extranjeros u Organismos Internacionales y a potestad de la Mesa Directiva – numeral 4 del artículo 2.2.5.5.22, esta Comisión podrá ser otorgada al interior o exterior del país.

Que el artículo 90 de la Ley 5 de 1992, señala: "Son excusas que permiten justificar las ausencias de los Congresistas a las sesiones, además del caso fortuito, la fuerza mayor en los siguientes eventos: (...) 3. La autorización expresada por la Mesa Directiva o el Presidente de la respectiva Corporación, en los casos indicados en el presente Reglamento."

Que mediante resolución emitida por la Mesa Directiva del Senado de la República con número 324 del 20 de marzo de 2025, se concedió Comisión oficial al Senador de la República Efraín José Cepeda Sarabia, por los días 24 al 26 de marzo de 2025, como miembro de la Comisión de grupo de amistad, entre el Congreso de la República de Colombia y Estados Unidos 2022-2026.

Que mediante resolución emitida por la Mesa Directiva del Senado de la República con número 325 del 20 de marzo de 2025, se encargó al Senador de la República Josué Alirio Barrera Rodríguez – Segundo Vicepresidente del Senado de la República para que ejerza las funciones como Presidente de la Corporación, en los días comprendidos del 24 al 26 de marzo de 2025.

Que mediante oficio radicado el 26 de marzo de 2025, el Senador de la República **MARCOS DANIEL PINEDA GARCÍA**, identificado con cédula de ciudadanía 78.753.191, solicita permiso para salir del país del 22 al 25 de abril de 2025, para participar en la 2ª Cumbre Sudamericana AgroGlobal organizada por el Comité Ejecutivo AgroBioIndustrial junto a la Presidencia de la Comisión de Agricultura de la Honorable Cámara de Diputados de Argentina.

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: Conceder Comisión Oficial al Senador de la República **MARCOS DANIEL PINEDA GARCÍA**, identificado con cédula de ciudadanía 78.753.191, lo anterior con el fin de participar en la 2ª Cumbre Sudamericana AgroGlobal organizada por el Comité Ejecutivo AgroBioIndustrial junto a la Presidencia de la Comisión de Agricultura de la Honorable Cámara de

Diputados de Argentina, a realizarse del 22 al 25 de abril de 2025. De acuerdo a la parte considerativa del presente acto administrativo.

Parágrafo: La Comisión Oficial no generará erogación presupuestal alguna al Senado de la República en lo que corresponde a viáticos y tiquetes aéreos.

ARTÍCULO SEGUNDO: La Presente Resolución servirá de excusa válida por su inasistencia a las Sesiones plenarias y de Comisión que se llegaren a convocar.

PARÁGRAFO: Se entiende que por efectos de desplazamiento a los Senadores se le otorgará el tiempo de viaje estrictamente necesario.

ARTÍCULO TERCERO: La Presente Resolución rige a partir de la fecha de su expedición, y quedará sin efectos en el evento en que el Senador de la República mediante escrito manifieste no hacer uso de esta autorización, la cual hará parte integral de este acto administrativo.

ARTÍCULO CUARTO: Para lo de su competencia expídanse copias de la presente resolución a la Presidencia del Senado, Dirección General Administrativa, Sección de Relatoría, a la Comisión de Acreditación Documental, Oficina de Protocolo, a la Oficina de Recursos Humanos, Registro y Control, Presupuesto, Pagaduría, Sección de Leyes, Subsecretaría General Del Senado y al Senador.

PUBLIQUESE, COMUNIQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá a los...

JOSUÉ ALIRIO BARRERA RODRIGUEZ
 Presidente (E)

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ
 Secretario General

Bogotá, D.C, Marzo 26 de 2025

Honorable Senador
EFRAÍN CEPEDA SARABIA
 Presidente
 Senado de la República
 E. S. D.

Respetado Presidente,

En atención, a lo señalado por los artículos 2.2.5.5.17 y 2.2.5.5.5 del Decreto 1083 de 2015, me permito solicitar ante la Mesa Directiva del Senado de la República, permiso para salir del país del 22 al 25 de abril del presente año, para participar en la 2ª Cumbre Sudamericana AgroGlobal organizada por el Comité Ejecutivo AgroBioIndustrial junto a la Presidencia de la Comisión de Agricultura de la Honorable Cámara de Diputados de Argentina.

Por lo anterior, adjunto la invitación realizada por el Presidente de la Comisión de Agricultura de Diputados de Argentina, Atilio Benedetti.

Agradezco que se surtan los trámites administrativos correspondientes y se expida la resolución a que dé lugar.

Atentamente,

MARCOS DANIEL PINEDA GARCIA
 Senador de la República



Buenos Aires, de marzo de 2025

Estimado

De nuestra mayor consideración

Tenemos el agrado de dirigimos a usted para invitarlo/a a participar de la **2ª Cumbre Sudamericana AgroGlobal**, que organiza el Comité Ejecutivo AgroBioIndustrial junto a la Presidencia de la Comisión de Agricultura de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, que se llevará a cabo los días **23 y 24 de abril de 2025** en Buenos Aires, Argentina.

Este evento reúne a legisladores, funcionarios del sector público, organismos internacionales de **Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Paraguay, Perú y Uruguay** y dirigentes del sector agropecuario y agroindustrial, con el fin de generar el diálogo, definir una agenda del agro sudamericano y desafíos de la región para fortalecer la integración regional, fomentar la cooperación interparlamentaria y debatir sobre los principales desafíos de la región.

La jornada del **23 de abril** incluirá visitas institucionales, finalizando con un cóctel de bienvenida en el **Hotel Emperador** - Av. del Libertador 420, CABA -, lo que permitirá afianzar el vínculo entre los participantes.

El **24 de abril**, la Cumbre se desarrollará en el Congreso de la Nación, en dependencias de la **Honorable Cámara de Diputados de la Nación**, cuya dinámica serán paneles de exposición y mesas de trabajo sobre temas clave como el comercio global, la infraestructura logística y políticas públicas agropecuarias.

Esperamos contar con su presencia en esta importante instancia de diálogo y construcción de consensos regionales.

Agradeceremos su confirmación de asistencia a la brevedad. Un cordial saludo

RSVP: abenedetti@hcdn.gob.ar; presidencia@barbechando.org

(5411) 2241-5237

Atilio Benedetti
 Presidente de Comisión de Agricultura de Diputados

Angeles Naveya
 Presidente de Fundación Barbechando

CRONOGRAMA

Miércoles 23 de abril

Lugar: Ciudad de Buenos Aires

- 9.00 hs **Charlas de debate**
Lugar: Hotel Emperador
- 11.30 hs **Reuniones Cancillería + Secretaría de Agricultura de la Nación**
Lugar: Cancillería
- 15.00 hs **Visita y recepción de autoridades Congreso de la Nación**
Lugar: Congreso de la Nación
- 19.00 hs **Cóctel**
Lugar: Hotel Emperador

Jueves 24 de abril - 2° Cumbre Sudamericana Agroglobal

Lugar: Congreso de la Nación

- 9.30 a 10.30hs **Una región, desafíos compartidos**
(introducción)
- 10.30 a 12.00hs **Sudamérica en el comercio global:**
oportunidades y barreras
- 12.00 a 13.30 hs **Infraestructura para el desarrollo:**
conectividad y tecnología estratégica
- 13.30 a 15.00hs **Almuerzo**
- 15.00 a 16.30hs **Políticas públicas agropecuarias:**
el rol del congreso para potenciar el desarrollo del agro
- 16.30 a 16.45hs **Break**
- 16.45 a 17.30hs **Cierre**

Bogotá 22 de abril de 2025

H.S. Marcos Daniel Pineda García
Presidente Comisión V

David de Jesús Bettín Gómez
Secretario Comisión V

Asunto: Excusa por la inasistencia a la sesión de la Comisión V del 22 de abril de 2025

Respetados doctores.

Cordial saludo,

De manera respetuosa remito excusa por la inasistencia a la sesión de la Comisión V dado que debo asistir a citación de la JEP para la "diligencia de construcción dialógica de verdad de VSX y VBG, en las que se convoca a comparecientes de antiguas estructuras de las FARC - EP, a saber: Frente 6, Bloque Móvil Arturo Ruiz y Columna Móvil Jacobo Arenas, para los días 21 a 23 de abril del presente año mediante Auto 041 de 2025".

Por este motivo, remito la excusa.

Anexo: citación de la JEP.

Muchas gracias por la atención y diligencia.

Atentamente,

Pablo Catatumbo
PABLO CATATUMBO TORRES VICTORIA
Senador de la República Partido Comunes

BOGOTÁ D.C., 20 DE MARZO DE 2025

Señores

- Pablo Catatumbo Torres Victoria**
- Diego Ardila Merchan**
- Gloria Ramírez Basto**
- Jose Gregorio Lasso Céspedes**
- Efrén Núñez Pulido**
- Remigio Valero Ríos**
- Jesucristo Jimenes Cuellar**
- Hugo Dionisio Rodriguez Parada**
- Oswaldo Miguel Mendoza**
- Wilson Parada Jaimes**
- Oscar Holman Echeverry**
- Natibel Chantre Huila**
- Jose Abelino Pascuas**
- Braulio Vásquez Fonseca**
- José Antonio Muñoz**
- James Castro Jaramillo**
- Ciudad

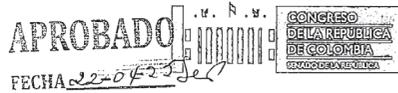
Asunto: Convocatoria a escenario pedagógico previo a audiencia colectiva de construcción dialógica de verdad en el caso 05 "Situación territorial Norte del Cauca, Sur del Valle del Cauca"

En virtud del llamamiento a diligencia de construcción dialógica de verdad de VSX y VBG, en las que se convoca a comparecientes de antiguas estructuras de las FARC - EP, a saber: Frente 6, Bloque Móvil Arturo Ruiz y Columna Móvil Jacobo Arenas, para los días 21 a 23 de abril del presente año mediante Auto 041 de 2025, se convoca a los comparecientes llamados a este escenario a participar del espacio pedagógico previo a cargo de las Oficinas Asesoras de Justicia Restaurativa y Enfoques Diferenciales, así como del Grupo de Análisis de la Información - GRAI - de la JEP, el próximo 9 de abril, a las 8:00 am, en la ciudad de Cali.

Atentamente,

Carlos Guillermo Castro Cuenca
CARLOS GUILLERMO CASTRO CUENCA
Magistrado Auxiliar

R/ Silvia
22-04-25
11:00 am



Aprobada

Bogotá D.C., 22 de abril de 2025

COMISIÓN QUINTA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA

Proposición No. 175 de 2025

DEBATE DE CONTROL POLÍTICO A LA MINISTRA DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE, CON EL FIN DE ANALIZAR LOS EFECTOS DEL DECRETO 1275 DE 2024, ASÍ COMO la regulación y FUNCIONAMIENTO DE LOS TERRITORIOS INDÍGENAS EN MATERIA AMBIENTAL Y EL DESARROLLO DE LAS COMPETENCIAS AMBIENTALES DE LAS AUTORIDADES INDÍGENAS

Cítese a la MINISTRA DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE, Doctora LENA YANINA ESTRADA AÑOKAZI, a debate de control política que será llevado a cabo en la COMISIÓN QUINTA DEL SENADO, en el fecha y hora que determine la Mesa Directiva, y den respuesta al siguiente cuestionario:

Invítese al Doctor GREGORIO ELJACH PACHECO, PROCURADOR GENERAL DE LA NACIÓN, al Doctor CARLOS HERNÁN RODRÍGUEZ, CONTRALOR GENERAL DE LA REPÚBLICA, a la Asociación de Corporaciones Autónomas Regionales y de Desarrollo Sostenible - ASOCARS, al Presidente del Consejo Intergremial Nacional y a la presidenta de ALIADAS - ASOSIACIONES Y GREMIOS.

CUESTIONARIO A LA MINISTRA DE MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE

PREGUNTAS SOBRE LA APLICACIÓN DEL DECRETO 1275 DE 2024

1-Decisiones de las Ambientales de las Autoridades Indígenas (en adelante AAI):

- 1.1- ¿Qué naturaleza jurídica tienen las decisiones de las AAI? ¿Son actos administrativos? ¿se rigen por el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (CPACA)?
- 1.2- ¿Cuál es el procedimiento para garantizar la publicidad y acceso a la información de las decisiones que profieren las AAI?

<p>2.- Conformación como AAI y autodeterminación:</p> <p>2.1.- A la fecha, ¿existe algún registro oficial que permita determinar la totalidad de las AAI en Colombia? ¿Cuántas son? ¿En qué territorios tienen competencia?</p> <p>2.2.- ¿Cuáles son los criterios que permiten determinar que una comunidad o grupo de personas sea una comunidad indígena, con el sucesivo reconocimiento como autoridad ambiental indígena? ¿existe algún mecanismo o procedimiento para otorgarles su reconocimiento como AAI?</p> <p>2.3.- ¿Cuál es el alcance de la autodeterminación como comunidad indígena y su conformación como AAI?</p> <p>3. Coordinación y control de las AAI con el SINA:</p> <p>3.1.- ¿Quién dirime conflictos de competencias entre las AAI? ¿Cómo se coordinan las competencias con los demás agentes del SINA (CARs, AAU, ANLA, MADS, PNN, etc)?</p> <p>3.2.- ¿Cuál es el papel del MinAmbiente frente a la articulación de las decisiones de AAI en relación con la política ambiental nacional?</p> <p>3.3. ¿Qué instancia de la rama judicial tiene competencia para controlar a las AAI y sus decisiones?</p> <p>3.4.- ¿Qué y quién garantiza el contenido y la veracidad técnica de las decisiones que profieran las AAI?</p> <p>4. Alcance de las AAI frente al desarrollo de proyectos:</p> <p>4.1.-Teniendo en cuenta la respuesta a los comentarios del MinAmbiente en la etapa de consulta pública del Decreto, en donde se dijo que las AAI no tienen competencia frente al otorgamiento de permisos y licencias ambientales. ¿esta afirmación ha tenido alguna alteración?</p> <p>4.2.- ¿Cómo se articula el rol de las AAI con las consultas previas, en el marco del desarrollo de proyectos?</p> <p>4.3.- ¿Cuáles es el alcance de las decisiones de las AAI frente a la ejecución de proyectos?</p> <p>5. Armonización de intereses:</p> <p>5.1.-¿Cómo se articula la cosmogonía y cosmovisión de las AAI con la política ambiental del país, el interés general y la visión del desarrollo?</p> <p>5.2.- ¿Cómo se articulan las distintas visiones de desarrollo en un mismo territorio donde habitan diferentes comunidades (étnicas y no étnicas)?</p> <p>6. Derecho Penal Ambiental y Derecho Sancionatorio Ambiental:</p>	<p>6.1.-¿Qué sucede cuando un delito ambiental se comete al interior de una zona de competencia de las AAI? ¿Qué entidad del Estado debe entrar a dirimir una situación cuando se presenta un delito?</p> <p>6.2.- ¿Qué sucede cuando los miembros de una AAI comenten un delito ambiental al interior de su zona de competencia?</p> <p>6.3.- ¿Quién sanciona a las AAI por infracciones al medio ambiente?</p> <p>6.4.- ¿Cómo se articula el régimen sancionatorio ambiental frente a las competencias sancionatorias de las AAI? ¿Cuál es su régimen sancionatorio?</p> <p>6.5.-¿Las AAI ostentan una potestad sancionatoria? ¿Cuál sería su alcance?</p> <p>Cordialmente,</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;">  MIGUEL ANGEL BARRETO CASTILLO Senador de la República </div> <div style="text-align: center;">  MARCOS DANIEL PINEDA GARCÍA Senador de la República </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  JOSÉ DAVID NAME CARDOZO Senador de la República </div> <div style="text-align: center;">  DIIDER LOBO CHINCHILLA Senador de la República </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  YENNY ROZO ZAMBRANO Senadora de la República </div>
--	---

Vicepresidente
JOSÉ DAVID NAME CARDOZO

Secretario Comisión
DAVID DE JESÚS BETTÍN GÓMEZ