



1.07.23- 2025023741

Santiago de Cali D.E, marzo 5 de 2025

Doctora
Andrea Padilla Villarraga
Senadora de la República
Partido Alianza Verde
controlpoliticocomisionquinta@senado.gov.co

Asunto: Respuesta al cuestionario resuelto de la Proposición No. 165 de 2025, presentada por la senadora Andrea Padilla Villarraga.

Cordial saludo.

En atención a su derecho de petición CQU-CS-CV19-0092-2025, remitido a la Gobernación del Valle del Cauca por el correo electrónico contactenos@valledelcauca.gov.co el pasado 26 de febrero, que contiene un cuestionario de 27 preguntas; se procede a contestar remitiendo información allegada por las secretarías de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Movilidad y Transporte, e Infraestructura; de la siguiente manera:

- ✦ En atención de los numerales 1,2,3,6,9 y 27 de su petición, se remite el oficio No. 1.340.23 del 5-03-2025, expedido por la Secretaria de Movilidad, contenido en tres (3) folios.
- ✦ En atención de los numerales 3,4,5,7,8,10,11,13,14,15,16,17,21,22,23,26 y 27, información remitida mediante oficio No.1.360.30.02.18-2025024293 del 27-02-2025 de la Secretaría de Infraestructura, contenida en nueve (9) folios.
- ✦ En respuesta a los numerales 5,6,9,12,13,14,15 y 27, se remite el Oficio del 27-02-2025, de la Subsecretaria de Protección y Bienestar animal de la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sostenible, contenida en cinco (5) folios.



Igualmente, se informa que se dio traslado de su petición a la Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca, CVC, al correo electrónico direcciongeneral@cvc.gov.co; para que se pronuncien frente al cuestionario en mención respecto a los numerales que ellos consideren de su competencia, en especial los numerales 18,19,20,24 y 25.

Atentamente,

Liza Nathalia Rodríguez Galvis
Secretaria General

Se anexa: Oficios antes enunciados.

Transcriptor: Elizabeth Rodríguez Lozano, Contratista Secretaría General

Reviso: Ronald F. Rojas M. – Contratista Secretaria General

Jorge Reyfred Pérez Solarte – Subdirector Técnico Jurídico Secretaria General



FO-M9-P3-16-V03

1.340.23 - 2025024316

Santiago de Cali, 5 de Marzo de 2025

Doctora
LIZA RODRIGUEZ
Secretaria
Secretaría General

Asunto: Respuesta Senadora Andrea Padilla

Cordial saludo,

Se relacionan a continuación las respuestas a los ítems 1, 2, 3, 6, 9 y 27, de la solicitud elevada por la Honorable Senadora Andrea Padilla, los cuales fueron revisados en conjunto con la Subsecretaría de Protección y Bienestar Animal de la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sostenible:

1. ¿Existen estadísticas oficiales sobre el número de animales silvestres y domésticos afectados por siniestros viales? En caso de afirmativo, por favor anexe un informe con datos desde el 2015 hasta el 2025, indicando la cantidad de animales afectados y fallecidos, especies involucradas distribución por municipios y departamentos, discriminado por año.

R// La Secretaría de Movilidad y Transporte del Valle del Cauca no cuenta con una caracterización de los siniestros viales que identifiquen estadísticas de animales silvestres y domésticos involucrados en dichos eventos. Sin embargo, se está trabajando articuladamente con la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Gobernación del Valle del Cauca, cuando recibimos un reporte de siniestro vial con animales silvestres y domésticos.

2. En este contexto ¿Cuál es el presupuesto asignado, la fuente de financiación, la entidad a cargo, la periodicidad de actualización y el mecanismo de articulación, para generar estas estadísticas? Además, ¿desde qué fecha se encuentra en funcionamiento dicho sistema?

R// Como se expuso en la respuesta anterior no se tienen registros estadísticos de dichos eventos, más sin embargo la Secretaría de Movilidad y Transporte del Valle del Cauca se encuentra en el proceso del fortalecimiento de un Observatorio territorial de Seguridad

Vial donde se puedan consultar una mayor variedad de actores viales involucrados en siniestros viales como lo son los sintientes.

3. En caso de no contar con estadísticas oficiales sobre el número de animales silvestres y domésticos afectados por siniestros viales, ¿Cuál es la razón? ¿Qué estrategias se planean implementar para mejorar el registro y seguimiento de los siniestros viales con animales?

R// Como se menciona anteriormente la Secretaría de Movilidad y Transporte y la Gobernación del Valle del Cauca dentro del Plan de Desarrollo 2024 – 2027 tiene como meta actualizar 1 sistema de información geográfica y cartográfica de seguridad vial, de competencia departamental que permita registrar y mostrar estadísticas sobre siniestros viales que involucren animales.

6. ¿Cuáles son las estrategias de coordinación existentes entre las autoridades viales, ¿el Ministerio de Ambiente, las CAR y demás entidades relacionadas para abordar esta problemática? En caso de no existir, ¿a qué se debe? ¿Qué acciones se están tomando para su desarrollo?

R// De acuerdo a los lineamientos establecidos por la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Gobernación del Valle del Cauca, denominados “Ruta de protección animal” se activa el protocolo donde interviene el grupo de agentes de tránsito de la Secretaría de Movilidad y Transporte del Valle del Cauca, quienes se articulan con las demás partes involucradas de acuerdo a dichos lineamientos.

9. ¿Cuáles son los mecanismos o medios disponibles para que los ciudadanos reporten atropellamientos de fauna silvestre o doméstica en las vías nacionales y territoriales? ¿Qué protocolos o procedimientos se aplican para atender estos casos?

R// Los medios disponibles para el reporte de siniestros viales que involucren animales silvestres y domésticos son los establecidos en el protocolo que hace parte de la “Ruta de protección animal” por parte de la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Gobernación del Valle del Cauca. Por otra parte, los reportes que se reciben en la Secretaría de Movilidad y Transporte del Valle del Cauca que involucran animales silvestres y domésticos se hace el debido reporte a la Subsecretaría de Protección y Bienestar animal.

27. ¿Se han financiado y/o desarrollo investigaciones científicas en materia de diagnóstico y estudio de la situación de atropellamiento de animales en fauna silvestre o doméstica?, ¿Cuánto es el presupuesto invertido en las investigaciones? ¿Cuáles son las fuentes de estos recursos? Relacional en una tabla las investigaciones y su link de acceso.



R// Por parte de la Secretaría de Movilidad y Transporte, no se han realizado investigaciones científicas sobre la situación de atropellamiento de animales en fauna silvestre o doméstica.

Agradeciendo su gentileza y deferencia, quedamos pendientes.

Atentamente,

DIEGO ALEJANDRO MURILLO RIASCOS
Secretario de Movilidad y Transporte

Redactó/Revisó: Marco Antonio Valencia Reyes. Subsecretario de Servicios de Movilidad
Archivo: Oficios internos



1.360.30.02.18 -- 2025024293
FO-M9-P3-16-V01

Santiago de Cali, 27 de febrero de 2025

Doctora
ANDREA PADILLA VILLARRAGA
Senadora de la Republica
Partido Alianza Verde

Asunto: Respuesta a cuestionario Siniestralidad vial de los animales de fauna silvestre y domésticos en la infraestructura vial nacional y territorial.

Cordial saludo,

Teniendo en cuenta el asunto, desde la secretaria de Infraestructura damos respuesta a las preguntas que nos competen, dando como información base que no tenemos proyectos de infraestructura vial en ejecución sobre áreas protegidas o con determinantes ambientales específicos. Sin embargo, contamos con un componente de rigurosidad en cumplimiento con la normatividad ambiental que vela por la protección del entorno en el que se desarrollan los proyectos, buscando siempre acciones de mitigación, prevención, corrección y/o compensación de los impactos negativos que puedan ser ocasionados.

Pregunta 3. En caso de no contar con estadísticas oficiales sobre el número de animales silvestres y domésticos afectados por siniestros viales ¿Cuál es la razón? ¿Qué estrategia se planea implementar para mejorar el registro y seguimiento de los siniestros viales con animales?

Por medio del aplicativo Recosfa, red colombiana de seguimiento de fauna se puede visualizar los registros reportados en el departamento. Sin embargo, no se puede determinar si son a causa de nuestros proyectos viales.

Se debe implementar por medio de los contratistas de obra, y los ciudadanos la implementación de dichos reportes para llevar un seguimiento de dichos siniestros en las vías del departamento.



Sin embargo, desde la Secretaria de Infraestructura contamos con un geo visor en donde se visualizan las vías que como departamento tenemos a cargo. Se pretende que, en la próxima actualización de dicho portal, se puedan incluir capas como las de señalización con relación a fauna y los pasos de fauna existentes en el departamento.

Pregunta 4. En ese sentido ¿Cuál es el presupuesto y la fuente de financiación proyectados para generar la estadística de los animales afectados en siniestros viales? ¿a partir de que vigencia estaría en marcha ese registro? ¿cuál será la entidad de la orden nacional encargada? ¿cómo se articulará con las entidades del orden departamental y/o municipal?

En la secretaria de infraestructura no manejamos un presupuesto específico para generar la estadística de los animales afectados en siniestros viales. Sin embargo, por medio del Plan de Adaptación a la Guía Ambiental de los proyectos, tenemos un rubro específico para la aplicación de 2 programas relacionados con fauna dependiendo de la complejidad del proyecto, y derivado igual de compensaciones ambientales.

Pregunta 5. Cual es el protocolo o la instrucción a seguir por parte de las entidades o el consorcio del proyecto vial para garantizar la atención veterinaria.

La secretaria adopta como instrumento de seguimiento y control la guía del INVIAS modo carretero 2022, la cual menciona que para los proyectos de complejidad media alta o alta se debe aplicar por medio de los contratistas de obra lo siguiente:

“Las medidas de prevención y mitigación del atropellamiento de fauna silvestre que se presentan a continuación provienen de la cartilla de Atropellamiento de Fauna Silvestre en Colombia (Jaramillo-Fayad et al., 2021) que se ajusta para los proyectos de alta y media alta complejidad. Tal y como lo establece esta guía de referencia, los objetivos de implementación de estas medidas son: 1) influir en el comportamiento de los trabajadores y usuarios de las vías 2) influir



en el comportamiento de los animales, al repelerlos de las vías o asegurarles un cruce seguro a través de pasos de fauna y la reconexión de los hábitats, que se implementan según el grado de complejidad de los proyectos.”

1. Medidas para evitar el atropellamiento de fauna silvestre

Identificación de los puntos críticos de atropellamiento

- Identificar los sitios puntuales del tramo vial en ejecución donde se concentran la mayoría de los puntos de atropellamiento, al mismo tiempo que se determinan las variables que pueden influir en esas tasas de atropellamiento.
- Llevar un inventario detallado de los atropellamientos que ocurran durante el tiempo que dure el proyecto, información que debe ser registrada en el aplicativo SUKUBUN para avistamiento y atropellamiento de fauna (siempre y cuando se cuente con reportes específicos en el área de influencia del proyecto).
- Es responsabilidad del contratista el diligenciamiento del aplicativo SUKUBUN, el cual recoge la información de avistamiento y atropellamiento de fauna de las vías a cargo del INVÍAS.
- Establecer los puntos de la vía con mayor incidencia y posibilidad de atropellamientos, según el aplicativo SUKUBUN, el cual se alimenta con los siguientes aspectos: la foto del animal y el lugar, clase de animal (reptil, ave, mamífero, anfibio, doméstico y otro), tipo de animal, si existe estructura de cruce de fauna, tipo de cobertura o paisaje (potrero, sabana, bosque, humedal, cultivo, urbanizado, río o quebrada), velocidad máxima permitida, número de carriles de la vía, y temporada de atropellamiento (referida a la época del año).
- Confirmar los puntos críticos de atropellamiento con información complementaria de eventos históricos obtenida de entrevistas a los pobladores locales.
- La información recopilada sobre los eventos de atropellamiento en el área de influencia de un proyecto permitirá identificar los sitios de paso de las poblaciones faunísticas y su dinámica de movilidad, así como la evaluación de los impactos ambientales asociados al atropellamiento.

Manejo de los puntos críticos identificados y señalización

- Los cercados o vallados perimetrales continuos son una buena opción para evitar los atropellamientos. La desventaja de su uso es que aumenta el efecto de barrera generado por la vía, por lo que deben instalarse temporalmente o en combinación con los pasos de fauna. Estas estructuras poseen la doble función, de evitar que los animales tengan acceso a la vía y de dirigirlos hacia los pasos de fauna.
- Las cercas o vallados instalados deben contar con estructuras que permitan la salida a los animales que por alguna razón alcancen la vía, así que deben instalarse rampas o mecanismos de escape para que puedan regresar a los hábitats contiguos. Para la fauna de tamaño pequeño, también es necesario instalar rampas de escape de las estructuras hidráulicas o drenajes, en caso de que caigan en ellos.
- Se pueden utilizar artefactos que emitan estímulos olfativos, sonoros o visuales que busquen que un animal grande se alerte por estos sistemas y vayan con cautela al cruzar las vías.

2. Relación entre conectividad ecológica y mitigación del atropellamiento

Las vías impactan la conectividad ecológica y ejercen un efecto de barrera o filtro para el desplazamiento y flujo genético de los animales, igualmente provocan la pérdida de fauna silvestre por atropellamiento y el riesgo para la seguridad vial de los usuarios de las vías (Jaramillo-Fayad et al., 2021).

Los proyectos de alta y media-alta complejidad deberán localizar los corredores de conectividad ecológica asociados a los puntos críticos de atropellamiento, recabar información para su caracterización y definir las estrategias y acciones encaminadas a su preservación y restauración a través de las medidas de compensación requeridas por la autoridad ambiental competente.



- Los corredores de conectividad ecológica asociados a los puntos críticos de atropellamiento se deberán cartografiar a escala subregional y local (1:25.000 o más detallada). Posteriormente, se deben emprender acciones de conservación y restauración de las coberturas naturales, así como monitorear la fauna por medio de cámaras trampa para propiciar el fortalecimiento de la conectividad ecológica.

- En la construcción o adecuación de obras de drenaje se debe evitar fragmentar los ecosistemas terrestres y acuáticos presentes en el área de influencia del proyecto, no afectar los cuerpos ni rondas hídricas durante la ocupación del cauce y no permitir la modificación de los flujos, disponibilidad y la calidad fisicoquímica y biológica del agua.

Adicional a las medidas anteriores, todas las resoluciones de aprovechamiento forestal de los proyectos de infraestructura dentro de sus obligaciones consignan lo siguiente:

...” en caso de ser necesario, la empresa deberá contar en su equipo de trabajo como mínimo con un biólogo con experiencia en la manipulación de mamíferos, aves y reptiles, un veterinario para atender los animales heridos y proponer a la CVC una clínica veterinaria en donde puedan atender a los animales y alojarlos hasta que se recuperen. Tanto las hojas de vida del personal como la clínica seleccionada deberán ser avalados por la Corporación previo al inicio de las actividades de manejo del componente. Así mismo deben contar con guacales para albergar animales, guantes, nasas para captura. El manejo de fauna rescata durante el proyecto debe seguir estos pasos:

- A. Realizar labores de ahuyentamiento de fauna previo al inicio de actividades.
- B. Animales que se caigan de los arboles o se asusten por los trabajos y se queden atrapados o desorientados deben ser capturados y dejarlos en guacales. De inmediato ponerse en contacto con la CVC para acompañar en el proceso de liberación en otra área.
- C. Animales heridos deben ser trasladados a la clínica veterinaria autorizada por la Corporación para su evaluación y procedimiento clínico a seguir. Se debe informar de inmediato a la CVC, para hacer seguimiento al individuo. Una vez se recupere el animal la CVC hará acompañamiento a la persona contratada por los contratistas para liberarlo.
- D. En caso de tala de arboles que tengan nidos con huevos o polluelos, se debe esperar para poder el individuo arbóreo hasta que los polluelos puedan volar por sus medios, ya que el manejo de polluelos en esta edad es muy difícil y su supervivencia es baja. El tiempo transcurrido entre la eclosión y el abandono del nido dura aproximadamente entre 20 a 50 días dependiendo de las especies. En cualquier caso, se recomienda que la erradicación de arboles no se realicen en la época reproductiva de las especies para minimizar el impacto ambiental.

Es importante recalcar que la liberación de animales siempre debe ser acompañada por la CVC”.

Pregunta 7. Que sanciones en materia ambiental se han impuesto por daños a la fauna en contra de personas jurídicas o naturales, derivados de proyectos de infraestructura vial.

Desde la secretaria de infraestructura no hemos presentado reclamaciones por daños a la fauna derivado de nuestros proyectos viales. Tampoco nos han llegado reclamaciones por terceros.



Pregunta 8. Que medidas de reparación se han adoptado para restaurar las afectaciones ambientales causadas por la construcción de infraestructura vial.

Por medio de la guía del INVIAS modo carretero 2022, para los proyectos de complejidad media alta y alta se deben aplicar dos fichas de seguimiento y control que se ejecutan a lo largo de la duración de los proyectos de infraestructura denominadas así:

Protocolo de fauna en obra la cual tiene como objetivo proteger y conservar la fauna silvestre presente a lo largo del área de influencia del proyecto para manejar impactos como el desplazamiento de poblaciones faunísticas, disminución y pérdida de los tamaños de poblaciones de fauna endémica, migratoria y/o en condición de amenaza o vulnerabilidad, cambios en las dinámicas poblacionales de la fauna terrestre y fragmentación de la conectividad ecosistémica.

Protección de fauna en las vías, el cual tiene como objetivo evitar y mitigar el atropellamiento de fauna silvestre durante la ejecución de las obras de construcción de las infraestructuras viales, y tiene como impactos a manejar el efecto borde, pérdida y destrucción de hábitat y pérdida de individuos de fauna y posibles extinciones locales.

Adicionalmente derivado de resoluciones de aprovechamiento forestal que tiene nuestros proyectos hemos generado la siembra por proceso de compensación de aproximadamente 15.225 árboles, y tenemos pendiente la siembra de aproximadamente 1682 individuos de proyectos que se encuentran en ejecución. Contribuyendo así a un proceso de rehabilitación, restauración y conectividad ecológica donde hemos podido presenciar la llegada de especies de fauna como culebras, zorros, armadillos, entre otros.

Pregunta 10. Como se incorpora el componente de siniestralidad vial de fauna silvestre y domestica en los proyectos viales

Se debe tener en cuenta que en los lineamiento de infraestructura verde vial se menciona que los proyectos a nivel de factibilidad y diseños definitivos, ya que éstos indican en su numeral 3.1, que para que un proyecto de construcción de infraestructura de transporte que no requiera licencia ambiental, de acuerdo a la normatividad vigente, sea calificado como de infraestructura verde vial, debe elaborar un estudio ambiental acorde con su magnitud y complejidad, que establezca las condiciones del medio en donde se ejecutará el proyecto, identifique los impactos ambientales que potencialmente se puedan generar y establezca medidas para evitar, prevenir, mitigar y corregir su ocurrencia. Por lo anterior la mayoría de proyectos que se desarrollan en la secretaria de Infraestructura están clasificados dentro de la intervención de modo mantenimiento, mejoramiento o rehabilitación y no de construcción lo que obligaría un licenciamiento ambiental. Sin embargo, por medio del Plan de Adaptación a la Guía Ambiental, se tiene como objetivo no afectar la conservación de la biodiversidad y los servicios ecosistémicos que prestan los entornos donde se desarrollan los proyectos y mantener las condiciones de salud de los ecosistemas y de las especies de fauna y flora silvestre que albergan. Por lo anterior por medio de dicho instrumento se realizan acciones para evitar y/o mitigar el componente de siniestralidad vial.



Pregunta 11. ¿Cuál es el proceso de concertación o articulación interinstitucional para identificar los puntos críticos de atropellamiento de fauna silvestre y doméstica? En caso de generarse un concepto técnico al respecto ¿este se incorpora o es vinculante durante la ejecución del proyecto vial?

Es de conocimiento de la secretaria de Infraestructura que hay aplicativos como RECOFA y SUKUBUM lideradas por entidades nacionales y educativas que manejan datos de atropellamiento de fauna. Sin embargo, no se ha socializado con la dependencia por parte de CVC, o otras entidades encargadas del tema como debe hacerse el proceso de concertación o articulación interinstitucional de los puntos críticos para las vías del Valle del Cauca.

Pregunta 13. Como se integra la gestión de la conectividad ecológica y funcionalidad de los pasos de fauna en los procesos de diseño, construcción, operación y mantenimiento de vías.

Los proyectos de alta y media-alta complejidad deberán localizar los corredores de conectividad ecológica asociados a los puntos críticos de atropellamiento, recabar información para su caracterización y definir las estrategias y acciones encaminadas a su preservación y restauración a través de las medidas de compensación requeridas por la autoridad ambiental competente y por las fichas exigidas en el PAGA.

De igual forma se contribuye en la construcción o adecuación de obras de drenaje tratando de evitar fragmentar los ecosistemas terrestres y acuáticos presentes en el área de influencia del proyecto, no afectar los cuerpos ni rondas hídricas durante la ocupación del cauce y no permitir la modificación de los flujos, disponibilidad y la calidad físicoquímica y biológica del agua.

Pregunta 14. ¿Cuál es el proceso de articulación interinstitucional para establecer medidas de conservación de la biodiversidad, protección de ecosistemas y manejo de fauna silvestre y doméstica antes de la construcción de una vía en el país? ¿Cómo se socializa este proceso con las entidades de orden departamental y municipal del territorio impactado?

La secretaria de infraestructura ha participado en proceso de socialización sobre la obtención de licencias ambientales y modificaciones de las mismas de algunos proyectos viales liderados por las concesiones. Por medio de la Subsecretaria de protección y bienestar animal hemos establecido una articulación interinstitucional para mitigar el riesgo de atropellamientos de fauna. Sin embargo, debemos fortalecer los vínculos con las entidades responsables y garantes de estos temas.

Pregunta 15. ¿Cuáles son los criterios técnicos utilizados para decidir la ubicación de los pasos de fauna, ecoductos o puentes verdes? ¿Y cómo se evalúa su efectividad en termino de reducción de atropellamiento de animales?

Para los proyectos de infraestructura se deberán adelantar estudios previos de conectividad ecológica y construcción de pasos de fauna siguiendo la metodología estandarizada y sistemática desarrollada para el país. Esos lineamientos deben darse por el gobierno nacional y adaptarlos a las obras de infraestructura departamentales en caso de que apliquen.



Pregunta 16. ¿Las recomendaciones y los resultados sobre el manejo de fauna silvestre y domestica descritos en los estudios de impacto ambiental para la construcción de vías son vinculantes? En caso afirmativo, como se integran esos resultados en los proyectos para la prevención, mitigación, ¿corrección y compensación de los impactos ambientales?

La secretaria no tiene obras en ejecución que seas licenciadas, derivadas de un estudio de impacto ambiental. Sin embargo, por medio del PAGA, se realiza una línea base según el proyecto en donde se realiza la búsqueda de información secundaria y en algunos casos primaria para el componente biótico, abiótico y socioeconómico. En el componente biótico se desarrolla teniendo en cuenta el área de influencia del proyecto, describiéndose así:

Tabla 7. Información de línea base sugerida por tipo de proyecto para el componente fauna

COMPONENTE DEL MEDIO BIÓTICO	COMPLEJIDAD DEL PROYECTO			
	BAJA	MEDIA-BAJA	MEDIA-ALTA	ALTA
FAUNA TERRESTRE				
Información primaria.			X	X
Información secundaria.	X	X	X	X
Listado de especies por grupo taxonómico – composición de especies.		X	X	X
Muestreos biológicos de aves, mamíferos, réptiles y anfibios.			X	X
Nivel de amenaza dentro de las listas rojas de la UICN, libros rojos, nacionales, Resolución 1912 de 2017 y CITES.		X	X	X
Rasgos ecológicos de las especies de acuerdo con las categorías tróficas (carnívoros, herbívoros, detritívoros, omnívoros) que las hace dependientes del hábitat (especialistas o generalistas).		X	X	X
Nivel de endemismo (restricción geográfica de la especie).		X	X	X
Nivel de migración (desplazamientos periódicos).		X	X	X
Especies de importancia ecológica: especies carismáticas o bandera; especies clave o sombrilla (amplio rango de distribución).		X	X	X
Especies con uso (amenaza local por explotación indiscriminada de especies con valor comercial y/o cultural).		X	X	X
Especies con vacíos de información.		X	X	X
Especies afectadas por el atropellamiento.			X	X
Permiso recolección de especímenes de especies silvestres de la diversidad biológica con fines de estudios ambientales.		X	X	X



Dicha línea base, determinada también con la sensibilidad ambiental del proyecto deriva la evaluación e identificación de aspectos e impactos ambientales que deben ser prevenidos, mitigados y/o compensados.

Pregunta 17. ¿Cuántos pasos de fauna, ecoductos o puentes verdes han sido construidos en la infraestructura vial de Colombia? De estos ¿Cuántos se encuentran en funcionamiento y cuantos requieren mantenimiento? Por favor, anexe informe indicando las especies de animales beneficiadas, departamento, concesión vial, año de funcionamiento, copia de los estudios de impacto ambiental relacionados, ¿descripción de las medidas y número del acto administrativo aprobatorio de la licencia ambiental?

No aplica para infraestructura, no hemos hecho pasos de fauna, ecoductos o puente y tampoco tenemos estudios de impacto ambiental o licencias ambientales que lo requieran.

Por lo anterior no aplica pregunta 18, 19, 20.

Pregunta 21. Para el manejo de siniestralidad vial con fauna domestica ¿Qué tipo de infraestructura o señalética se implementará? Además, ¿Cómo se articula este manejo con las entidades de orden distrital, municipal y departamental?

Según la guía INVIAS modo carretero 2022, por medio del PAGA en el programa 2, manejo de las actividades constructivas, subprograma 3 Señalización para el manejo ambiental en frentes de obra y sitios temporales se realiza la implementación de señalética. Sin embargo, esta se usa solo para especies silvestres, mas no para animales domésticos.

La señalización es crucial para la protección de áreas sensibles y de la fauna en sitios donde las especies son más vulnerables porque se sienten atraídos por la carretera o tienen que cruzarla. Para ello el contratista debe realizar las siguientes medidas:

1. Localizar las áreas sensibles en el área de influencia del proyecto, como áreas forestales o protegidas, corredores biológicos, áreas importantes para las aves, así como las prioridades ambientales identificadas de los planes de ordenamiento territorial, como áreas para la protección de las cuencas hidrográficas y los corredores ecológicos.
2. Identificar los pasos de fauna a través de la caracterización de la fauna y flora (especies amenazadas y en peligro de extinción, migratorias, especies locales importantes), entrevistas a la comunidad, registros de información de avistamientos y atropellamientos del INVÍAS, reportes realizados por el proyecto, etc.
3. La señalización de advertencia busca llamar la atención de los conductores sobre la alta posibilidad de cruce de fauna silvestre con el fin de que conduzcan con cuidado y reduzcan su velocidad. De forma que las señales se instalarán en los puntos que hayan sido definidos como zonas críticas de atropellamiento de fauna.
4. Si la vía lo permite, se recomienda combinar la señalización vertical con reductores de velocidad como otra forma de indicar al conductor que en la zona se debe disminuir la velocidad.

Pregunta 22. ¿Cómo se cuantifican y caracterizan los efectos de las infraestructuras de transporte terrestre sobre los ecosistemas? ¿Qué medidas se han adoptado para evitar o mitigar los impactos en los ecosistemas y la fauna presente?



Por medio del PAGA, se realiza un análisis de la línea base y área de influencia del proyecto a desarrollar, donde se validan componentes como geología, geomorfología, geotecnia, amenazas, suelos y usos del suelo, hidrología, hidrogeología, atmosférico, flora, fauna, hidro biota, territorial, demográfico, espacial, económico, étnico, cultural arqueológico, político organizativo e institucional.

De igual forma se identifica por medio de geovisores la sensibilidad ambiental y social con que se enmarca el proyecto a desarrollar y se realiza una evaluación ambiental e identificación de impactos acumulativos potenciales según los lineamientos establecidos, y se formulan medidas de manejo, monitoreo y seguimiento según sea el caso.

Pregunta 23. ¿Dónde están ubicadas las señalizaciones viales que indican el paso de fauna domestica o silvestre? Por favor, adjuntar un informe detallado con la ubicación exacta y la clasificación tipológica de dichas señalizaciones.

Esta información es manejada por la CVC. De igual forma para la pregunta 24, 25.

Pregunta 26. ¿Qué investigaciones académicas han adelantado en materia de atropellamiento de fauna silvestre y doméstica, así como sobre la ecología de carreteras? En caso de existir, ¿Cómo han utilizado sus resultados para la formulación de reglamentaciones, políticas públicas, programas, proyectos de inversión y demás acciones por parte del estado?

Tenemos conocimiento que desde la academia se han realizado algunos estudios, en alianza con las CAR, sin embargo, desde infraestructura no manejamos dicha información. Igualmente, para la pregunta 27.

Atentamente,

ARLEX SINISTERRA ALBORNOS
Subsecretario de Asistencia Técnica y Financiación de Infraestructura del Transporte.
Departamento del Valle del Cauca
Gobernación del Valle

Revisó: Diego Rojas, Contratista.
Proyectó: Maria Paula Chicaiza Gonzalez, Contratista

Santiago de Cali, febrero 27 de 2024

Doctora
ANDREA PADILLA VILLARRAGA
Senadora de la República
Partido Alianza Verde

Asunto: Respuesta cuestionario de PROPOSICIÓN No. 165 de 2025

Cordial saludo,

De acuerdo al cuestionario en mención con el tema de Siniestralidad vial de los animales de fauna silvestre y domésticos en la infraestructura vial nacional y territorial, desde la Subsecretaria de Protección y Bienestar Animal (PYBA) de la Secretaria de Ambiente y Desarrollo Sostenible, damos respuesta a las preguntas que nos compete;

5. Una vez se tiene conocimiento de un atropellamiento o siniestro vial que involucra animales silvestres o domésticos, ¿cuál es el protocolo o la instrucción a seguir por parte de las entidades o el consorcio del proyecto vial para garantizar la atención veterinaria?

Los casos de fauna silvestre la atención veterinaria la realiza la CVC, en los casos que se vean involucrada la fauna doméstica. Es a través de la Secretaría de Movilidad y Transporte que se informa sobre el siniestro para la atención, o en caso que la comunidad sea quien presente la denuncia se realizara a través de la línea. Una vez recibida la alerta, se procede a la verificación del caso y a la programación de una visita al sitio donde se encuentra el animal afectado. Esta respuesta se estructura conforme al tipo de fauna reportada y a la disponibilidad de los equipos en las ocho micro regiones establecidas, cada una de las cuales cuenta con un médico veterinario, un abogado y un psicólogo, a lo que hemos llamado URIA (unidad de reacción inmediata animal).

Este enfoque multidisciplinario no solo permite brindar atención médica al animal afectado, sino también garantizar el cumplimiento normativo y el acompañamiento psicosocial necesario en situaciones de maltrato o impacto comunitario.

6. ¿Cuáles son las estrategias de coordinación existentes entre las autoridades viales, el Ministerio de Ambiente, las CAR y demás entidades relacionadas para

abordar esta problemática? En caso de no existir, ¿a qué se debe? ¿qué acciones se están tomando para su desarrollo?

Actualmente, frente a atropellamientos o siniestros viales que involucren fauna silvestre, la Subsecretaría de Protección y Bienestar Animal del Valle del Cauca recepciona y traslada los casos a la entidad competente para garantizar la atención médico-veterinaria correspondiente. En el caso de fauna doméstica, y en el marco de la Ordenanza 612 de 2023, se han conformado equipos micro-regionales especializados en brindar atención veterinaria de manera oportuna. Adicionalmente, se ha establecido una articulación interinstitucional con la Secretaría Departamental de Infraestructura para la implementación de pasos de fauna silvestre, con el objetivo de mitigar el riesgo de atropellamientos y promover la conservación de la biodiversidad. Sin embargo, es fundamental fortalecer la coordinación con las entidades responsables de la fauna silvestre para optimizar la respuesta y atención en estos casos.

9. ¿Cuáles son los mecanismos o medios disponibles para que los ciudadanos reporten atropellamientos de fauna silvestre o doméstica en las vías nacionales y territoriales? ¿Qué protocolos o procedimientos se aplican para atender estos casos? En el marco de los proyectos viales

En el Valle del Cauca, bajo el liderazgo de la Subsecretaría de Protección y Bienestar Animal, no se han establecido mecanismos para el reporte de atropellamientos de fauna silvestre y doméstica en las vías del departamento exclusivamente, ya que la competencia de los reportes está en cabeza de quien recibe los siniestros, siendo la Secretaría de Movilidad y transporte la encargada. Los ciudadanos pueden reportar estos casos a través de una línea de WhatsApp habilitada para la recepción de casos de presunto maltrato animal y una plataforma digital de denuncias que permite el registro y seguimiento, y la articulación por microrregiones con médicos veterinarios, psicólogos y abogados que brindan asistencia técnica y jurídica. El protocolo de atención incluye la validación del reporte, la activación de redes de rescate según el tipo de fauna, la notificación a las autoridades ambientales cuando corresponde, y la proyección de medidas de mitigación en proyectos viales, como pasos de fauna y señalización.

12. Dicho lo anterior, ¿se genera un proceso contractual para la atención de los animales afectados? ¿cómo funciona? En ese sentido, por favor anexe un informe que discrimine los proyectos de inversión y procesos contractuales generados en los últimos 3 años, señalando la forma de incorporación de fauna.

Desde la implementación de la Política Pública de Protección y Bienestar Animal del

Valle del Cauca en 2024, se han identificado puntos críticos de atropellamiento en colaboración con el DAGMA para la formulación de un proyecto en conjunto con el Distrito de Santiago de Cali. Para este proceso actualmente se ha realizado un acercamiento con la Secretaría de Infraestructura en el cual se busca implementar estrategias de mitigación, incluyendo esta prueba piloto en Cali para establecer pasos de fauna. Los conceptos técnicos generados son vinculantes en proyectos viales para garantizar la conservación de la biodiversidad. Este proceso de formulación ha sido concertado a través de profesionales de la Subsecretaría de Protección y Bienestar animal los cuales han aportado en el proceso técnico.

13. ¿Cómo se integra la gestión de la conectividad ecológica y funcionalidad de los pasos de fauna en los procesos de diseño, construcción, operación y mantenimiento de vías?

Desde la Gobernación del Valle del Cauca, bajo el liderazgo de la Subsecretaría de Protección y Bienestar Animal, se está fortaleciendo la articulación con la Secretaría de Infraestructura para integrar la conectividad ecológica y la funcionalidad de los pasos de fauna en la planificación y gestión vial del departamento. Este trabajo conjunto busca garantizar que, en los procesos de diseño, construcción, operación y mantenimiento de las vías, se incorporen criterios de protección y movilidad segura para la fauna silvestre. A través de esta articulación interinstitucional, se proyecta integrar la implementación de estrategias de identificación de corredores ecológicos, y monitoreo continuo, con el fin de reducir la fragmentación de hábitats y mitigar el riesgo de atropellamientos.

14. ¿Cuál es el proceso de articulación interinstitucional para establecer medidas de conservación de la biodiversidad, protección de ecosistemas y manejo de fauna silvestre y doméstica antes de la construcción de una vía en el país? ¿Cómo se socializa este proceso con las entidades del orden departamental y municipal del territorio impactado?

En el Valle del Cauca, bajo el liderazgo de la Subsecretaría de Protección y Bienestar Animal, se ha consolidado un proceso de articulación interinstitucional con la Secretaría de Infraestructura y el DAGMA, con el objetivo de garantizar la conservación de la biodiversidad, la protección de ecosistemas y el manejo responsable de fauna silvestre y doméstica antes de la construcción de una vía. Este proceso proyecta la identificación de áreas sensibles mediante estudios técnicos de biodiversidad, evaluación del riesgo de atropellamiento y mapeo de corredores ecológicos. A partir de estos diagnósticos, se implementan medidas preventivas como la adecuación de pasos de fauna, inicialmente en el Distrito de Santiago Cali con la

instalación de señalización especializada y la reubicación de especies cuando es necesario.

Finalmente se tiene como objetivo realizar la socialización de este proceso con las entidades del orden departamental y municipal en capacitaciones especializadas y espacios de concertación, garantizando la adopción de estrategias efectivas para minimizar el impacto ambiental. Estas acciones buscan integrar la infraestructura vial con la protección de la fauna y los ecosistemas, promoviendo una movilidad sostenible en el territorio vallecaucano.

15. ¿Cuáles son los criterios técnicos utilizados para decidir la ubicación de los pasos de fauna, ecoductos o puentes verdes? y ¿cómo se evalúa su efectividad en términos de reducción de atropellamientos de animales?

Los criterios técnicos para la ubicación de pasos de fauna, ecoductos o puentes verdes se fundamentan en el análisis de corredores ecológicos, la identificación de puntos críticos de atropellamiento y la conectividad de hábitats. Sin embargo, actualmente estos proyectos se encuentran en fase de construcción y aún no se cuenta con datos definitivos para su focalización. La articulación con la Secretaría de Infraestructura y la CVC permitirá avanzar en la recopilación de información precisa para su implementación efectiva. Aún no se cuenta con datos definitivos para la focalización de estos pasos, ya que su desarrollo dependerá de la recopilación de información técnica y la consolidación de acuerdos interinstitucionales que garanticen su viabilidad y sostenibilidad en el tiempo.

27. ¿Se han financiado y/o desarrollado investigaciones científicas en materia de diagnóstico y estudio de la situación de atropellamiento de animales en fauna silvestre o doméstica?, ¿cuánto es el presupuesto invertido en las investigaciones?, ¿cuáles son las fuentes de estos recursos? Relacionar en una tabla las investigaciones y su link de acceso.

Actualmente, en el departamento del Valle del Cauca no se han financiado ni desarrollado investigaciones científicas específicas sobre el diagnóstico y estudio de atropellamientos de fauna silvestre o doméstica. No obstante, desde la Gobernación del Valle del Cauca, bajo el liderazgo de la Subsecretaría de Protección y Bienestar Animal, se proyecta la realización de estas investigaciones a través de alianzas estratégicas con la academia, con el fin de generar datos técnicos que permitan diseñar estrategias efectivas de mitigación y conservación.

Dado que estas investigaciones están en fase de formulación, aún no se ha destinado un presupuesto específico ni se han identificado fuentes de financiamiento concretas.



Sin embargo, se contempla la gestión de recursos a través de fuentes como el presupuesto departamental, cooperación interinstitucional convocatorias de investigación científica con el objetivo de garantizar la viabilidad de los estudios y fortalecer la toma de decisiones en materia de bienestar y protección animal en el contexto vial.

Atentamente,

LIZETH JOHANA PARRA GONZALEZ
Subsecretaría de Protección y Bienestar Animal
Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sostenible
Gobernación del Valle del Cauca

Transcriptor: Santiago Coral Zúñiga – Profesional Contratista.
Archívese en: Carpeta de Protección y Bienestar Animal