

Resumen de la revisión ambiental y social (ESRS) Puerto Antioquia, municipalidad de Turbo, Golfo de Urabá, Colombia

Idioma original del documento: inglés

Fecha de corte de la revisión: 30 de agosto de 2019

1. Descripción general sobre el alcance de la revisión de BID Invest

El proyecto consiste en el diseño, la construcción, la operación y el mantenimiento de instalaciones portuarias multipropósito ubicadas en el extremo sur del Golfo de Urabá, conocido como Bahía Colombia, en la región de Antioquia, municipalidad de Turbo, Colombia, mediante un contrato de concesión a 30 años (el “Proyecto”). El Proyecto se desarrollará sobre la base del tránsito existente y cautivo (líneas marítimas importantes ya llegan a Urabá a pesar de la falta de instalaciones portuarias modernas) y se convertirá en el puerto de salida de las exportaciones de banana y otras frutas de Urabá, que representan el 75% de las exportaciones de banana de Colombia. Debido a sus ventajas de ubicación y costos de logística, también se espera que Puerto Antioquia desvíe los cargamentos de entrada y salida de Medellín (la segunda mayor ciudad de Colombia y principal región comercial del país), y de entrada y salida de Bogotá y sus zonas aledañas.

Los componentes del Proyecto incluyen: (i) una plataforma costa afuera con una posición de atraque de 1337 m (570 para contenedores, 537 para carga general y a granel, 230 para transbordador de carga rodada) capaz de recibir buques súper postPanamax; (ii) un viaducto y una ruta de acceso de 3,8 km que conecta la plataforma costa afuera con la terminal costa adentro; (iii) una terminal/instalaciones de logística costa adentro de 38 ha, incluida una playa de contenedores, instalaciones de almacenamiento de carga seca a granel, depósitos, áreas de inspección, edificios de mantenimiento y administración y servicios, y (iv) una línea de transmisión eléctrica de 115kV con una longitud de aproximadamente 4,9 km que conecta el puerto con la subestación de Nueva Colonia. La capacidad de manejo inicial del Proyecto es de 600.000 TEU (ampliable a 800.000 TEU), 1,15 millones de toneladas de carga general por año, 3 millones de toneladas de carga a granel y 60.000 automóviles. En la actualidad, el Proyecto cuenta con accesos por tierra, pero antes del comienzo de las operaciones se construirá una ruta alternativa de 13 km para permitir la expansión progresiva de las operaciones del puerto.

La Revisión Ambiental y Social del Proyecto realizada por el Grupo BID comenzó con un análisis de brechas ejecutado en abril de 2016. El análisis de las brechas buscó evaluar, en una etapa temprana, si el Proyecto cumple con las políticas ambientales y sociales del Grupo BID y las Normas de Desempeño de la IFC (Corporación Financiera Internacional por sus siglas en inglés). Fue realizado con la asistencia de una firma de consultoría internacional especializada e incluyó una revisión de escritorio de la información pertinente (por ejemplo, evaluaciones de impacto ambiental y planes de gestión, permisos y licencias), además de una visita inicial a la zona del proyecto. En 2018, la misma firma de consultoría realizó una segunda revisión de escritorio y una visita a la zona del proyecto. Luego, en 2019, la firma ambiental y social realizó su visita final de debida diligencia seguida por una visita del equipo del Proyecto de BID Invest. Todas las visitas a la zona del proyecto incluyeron reuniones con representantes de las comunidades locales y grupos de la comunidad.

2. Clasificación ambiental y social, y sus fundamentos

El Proyecto fue clasificado como una operación categoría A (de alto riesgo) de acuerdo con la Política de Sostenibilidad Ambiental y Social de BID Invest. La clasificación se debe principalmente a los posibles impactos del Proyecto sobre los pueblos indígenas (existen dos comunidades afrodescendientes ubicadas en el área de influencia del Proyecto), además de los posibles impactos del Proyecto en los hábitats críticos (los ambientes marino y terrestre del área del Proyecto están habitados por varias especies en peligro de extinción y en peligro crítico de extinción).

Las Normas de Desempeño (ND) que impulsa el Proyecto incluyen:

ND 1: Evaluación y gestión de los riesgos e impactos ambientales y sociales

ND 2: Trabajo y condiciones laborales

ND 3: Eficiencia en el uso de los recursos y prevención de la contaminación

ND 4: Salud y seguridad de la comunidad

ND 5: Adquisición de tierras y reasentamiento involuntario

ND 6: Conservación de la biodiversidad y gestión sostenible de recursos naturales vivos

ND 7: Pueblos indígenas

ND 8: Patrimonio cultural

3. Contexto ambiental y social

El Proyecto estará ubicado en la zona sur del Golfo de Urabá, adyacente a la desembocadura del río León y cerca de la ciudad de Nueva Colonia (municipalidad de Turbo), Colombia. El Golfo de Urabá se considera un ecosistema de gran valor ambiental y constituye uno de los estuarios más importantes del Caribe colombiano. Al Proyecto se le otorgó un derecho a 30 años sobre una zona costa afuera de 130 ha ubicada en la zona de exclusión, donde ya se encuentran prohibidas las actividades no relacionadas con el transporte marítimo. Los componentes terrestres del Proyecto se construirán en 35 ha de tierra que en el pasado se utilizaban para la explotación agrícola. Estas tierras están muy perturbadas y en diferentes estados de regeneración, con la excepción de algunos fragmentos pequeños de vegetación primaria que quedan.

El acceso principal al Proyecto durante la construcción será el camino existente, que conecta el Proyecto a la autopista Turbo-Apartadó. Este camino cruza tierras agrícolas, excepto por una franja que cruza una zona densamente poblada de Nueva Colonia de alrededor de 1 kilómetro y otra franja que bordea la comunidad de Río Grande en alrededor de 750 metros, donde el camino cruza con la autopista principal. Cuando el Proyecto comience a operar, el tránsito relacionado con el puerto se desviará por un camino de circunvalación que se construirá antes de eso y rodeará Nueva Colonia. La circunvalación pasará completamente por tierras agrícolas (plantaciones de banana).

La línea de transmisión del Proyecto, que conectará el puerto a una subestación preexistente en Nueva Colonia la cual será expandida, se extenderá a una longitud de aproximadamente 4,9 kilómetros y pasará por un conjunto fragmentado de hábitats perturbados anteriormente.

Existen dos grupos de minorías étnicas afrodescendientes que se encuentran ubicados en el área de influencia: el Consejo Comunitario de Puerto Girón (“Puerto Girón”), en la margen derecha del río León, y el Consejo Comunitario Mayor de Comunidades Negras de Nueva Colonia (“COMANUCO”), dentro de la ciudad de Nueva Colonia.

4. Riesgos e impactos ambientales, y medidas de mitigación e indemnización propuestas

4.1 Evaluación y gestión de los riesgos ambientales y sociales

4.1.a Sistema de evaluación y gestión ambiental y social

El Proyecto todavía no ha desarrollado un Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS) consolidado y sólido. No obstante, ya preparó muchos de los componentes que formarán tal sistema en el futuro.

4.1.b Política

El Proyecto preparó una política ambiental y social que refleja su compromiso con el desarrollo sostenible y la gestión de los riesgos e impactos ambientales y sociales del Proyecto. El Proyecto también redactó los siguientes documentos de políticas, que se encuentran integrados en una política ambiental y social más amplia: una política de adquisición de tierras y reasentamiento voluntario, una política de responsabilidad social empresarial, una política de salud y seguridad y una política de trabajo y derechos humanos.

4.1.c Identificación de riesgos e impactos

Como parte de su Evaluación de Impacto Ambiental (EIA), el Proyecto evaluó los riesgos e impactos ambientales y sociales potenciales. Después, en marzo de 2019, se completó una evaluación de riesgos e impactos complementaria para la cual se utilizó una metodología de Matriz de Interacción de Procesos, la cual identificó 314 factores de riesgo.

Los impactos clave del Proyecto incluyeron: (i) los impactos en los mamíferos marinos y tortugas de mar amenazados, especialmente por las actividades de dragado y percusión; (ii) el desplazamiento de los mamíferos terrestres amenazados; (iii) los impactos en la actividad de pesca artesanal; (iv) los impactos indirectos en las comunidades locales, incluidas las comunidades étnicas minoritarias, debido a la afluencia de población durante la construcción (por ejemplo, de los trabajadores de la construcción) y operación (por ejemplo, por el crecimiento poblacional inducido por el Proyecto); (v) los impactos en las poblaciones ubicadas a los lados de los caminos debido al tránsito relacionado con el Proyecto durante la construcción y operación; (vi) los impactos en el tránsito marino no relacionado con el Proyecto durante la construcción y operación, y (vii) el desplazamiento de los puestos de trabajo de las operaciones de transporte de bananas que tienen lugar en el área del Proyecto en la actualidad.

El Proyecto aún no ha llevado una evaluación de impactos acumulativos. Con respecto al análisis de alternativas, la autoridad ambiental colombiana no exigió tal análisis como parte del proceso de la EIA. Sin embargo, durante la etapa previa a la factibilidad, el Proyecto realizó un análisis limitado

de las alternativas en relación con la posible intersección del Proyecto con una zona protegida cercana. Además, el Proyecto analizó el “escenario sin proyecto” como parte de la EIA para poder cumplir con los requisitos de la autoridad ambiental.

4.1.d Programas de gestión

El Proyecto desarrolló una serie de planes de gestión y seguimiento ambiental y social como parte del proceso de la EIA y ha venido modificando y complementando estos planes durante el último año en respuesta a la retroalimentación permanente de BID Invest y los coprestamistas potenciales. Los planes tienen diferentes grados de avance. Una vez completados, el Proyecto los integrará en un Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) para todo el Proyecto. A su vez, el PGAS será la columna vertebral del SGAS.

4.1.e Capacidad y competencia organizativas

En la actualidad, el Proyecto cuenta con dos gerentes en temas ambientales y sociales: un gerente social y un gerente de medio ambiente, salud y seguridad (MASS). Dos asistentes dependen del gerente social, que también supervisa a los consultores externos contratados para brindar asistencia. El personal del patrocinador del Proyecto, con experiencia en la gestión de los aspectos de MASS de otros puertos financiados por las instituciones financieras de desarrollo, asistirá al gerente de MASS una vez que el proyecto se acerque a la etapa de construcción. Además, el Proyecto contrató dos firmas consultoras externas –una local y otra internacional– expresamente para asegurar que el Proyecto sea diseñado, construido y operado de conformidad con las normas ambientales y sociales internacionales. Todos los gerentes del Proyecto recibirán capacitación sobre las Normas de Desempeño de la IFC antes del cierre del financiamiento del Proyecto.

Durante la etapa operativa, la estructura del Proyecto contempla un departamento ambiental y social con personal apropiado. El departamento estará liderado por un director ambiental y social, un coordinador ambiental y un coordinador de MASS, e incluirá un equipo abiótico, un equipo biótico, un equipo social, un equipo de SIG (Sistema de información Geográfico) y un ingeniero ambiental junior.

4.1.f Preparación y respuesta ante situaciones de emergencia

Como parte del proceso de la EIA, el Proyecto desarrolló un plan de contingencia que evalúa diversos riesgos relacionados con las emergencias. Luego, el Proyecto preparó un Plan de Respuesta a Emergencias que identifica las acciones de respuesta en términos generales, además de un Plan de Preparación y Respuesta a Emergencias más completo. Este último plan brinda bases sólidas sobre las que el Proyecto desarrollará un Plan de Preparación y Respuesta a Emergencias integral acorde con la naturaleza y la escala de los riesgos del Proyecto.

4.1.g Seguimiento y evaluación

Como parte del proceso de la EIA, el Proyecto desarrolló una serie amplia de planes de seguimiento de los impactos bióticos, abióticos y sociales relacionados con el Proyecto. El Proyecto se encuentra

comprometido con la actualización y la complementación de estos planes a fin de cumplir la ND 1 en su totalidad.

El Proyecto también será monitoreado por las autoridades sociales y ambientales, el consultor ambiental y social independiente, y los equipos ambientales y sociales de los Prestamistas.

4.1.h Participación de los actores sociales

El Plan de Participación de los Actores Sociales refleja el análisis y la identificación integral de los actores sociales del Proyecto y realiza una diferenciación clara entre las partes afectadas e interesadas. Los actores sociales del Proyecto identificados en el Plan de Participación de los Actores Sociales incluyen: comunidades locales, asociaciones de pescadores, consejos de la comunidad afrocolombiana, instituciones educativas, grupos religiosos, grupos económicos, instituciones académicas, autoridades locales y municipales, la Corporación para el Desarrollo Sostenible de Urabá (CORPOURABA), las autoridades marítimas, las fuerzas armadas y otras entidades gubernamentales a nivel regional y nacional, y los productores de bananas, entre otros. Las partes afectadas se identifican en el Plan de Participación de los Actores Sociales, y este incluye actividades de participación y consulta de estas partes.

Durante el proceso de debida diligencia ambiental y social (DDAS), se identificaron otros grupos de actores sociales, que serán incorporados al Plan de Participación de los Actores Sociales.

Una versión en español de la EIA se puso a disposición de la biblioteca de Nueva Colonia y la oficina móvil del Proyecto en la comunidad. Más aún, el Proyecto divulgó información de manera activa y apropiada como parte de su estrategia general de participación de los actores sociales. Las entrevistas realizadas, por la firma de consultoría ambiental y social del BID Invest a los miembros de la comunidad y las autoridades, determinaron que el Proyecto divulgó información relevante y pertinente. Los líderes y miembros de la comunidad entrevistados conocen los impactos y oportunidades del Proyecto, y participan activamente de los diversos mecanismos de coordinación para realizar el seguimiento de los impactos y planes de gestión.

El Proyecto participa activamente en los siguientes grupos: (i) Comité Técnico Territorial y Comunitario de Nueva Colonia (CTTNC), mecanismo de coordinación y toma de decisiones basado en la comunidad que representa al Consejo Mayor de Comunidades Negras de Nueva Colonia (COMANUCO); (ii) Juntas de Acción Comunal; (iii) Asociación de Pescadores Artesanales de Nueva Colonia (APEANCO); (iv) Asociación de Mujeres Productivas de Nueva Colonia, y (v) Representantes del área rural de Comunal San Jorge y Vereda Nueva Unión. El Proyecto también es miembro de la Junta de Acción Comunal de Río Grande y otras organizaciones locales. A través de su participación, el Proyecto realizó y alcanzó compromisos con una amplia gama de actores sociales.

4.1.i Comunicaciones externas y mecanismo de quejas

El Plan de Participación de los Actores Sociales incluye procedimientos y métodos sólidos para las comunicaciones externas con actores sociales específicos. El Proyecto gestionará y evaluará las comunicaciones externas sobre la base de los requisitos de la Norma de Desempeño 1 y la ISO 14000.

El Plan de Participación de los Actores Sociales incluye un Mecanismo de Atención de Quejas y Reclamos (MAQR) de la comunidad. Este mecanismo es de fácil acceso para los actores sociales a través de diversos medios e incluye procedimientos claros para su divulgación entre las comunidades dentro del área de influencia del Proyecto. También incluye procedimientos para la recepción, el control y la gestión de quejas, además de para responder a quejas dentro de los límites de tiempo establecidos por la legislación colombiana. El Proyecto optimizará su MAQR para incluir lo siguiente: (i) procedimientos para la recepción, la gestión y el control de las quejas anónimas; (ii) procedimientos para realizar análisis de las causas raíz; (iii) procedimientos para determinar las acciones correctivas para las quejas reiterativas de alto riesgo; (iv) un sistema para categorizar las quejas según el nivel de riesgos, y (v) un cronograma y un procedimiento para la revisión y actualización regular del MAQR.

4.2 Trabajo y condiciones laborales

Se espera que la fuerza laboral del Proyecto alcance los 1200 empleados en el momento pico de la construcción. Durante las operaciones, la fuerza laboral directa promedio estará formada por aproximadamente 500 trabajadores. Se espera que la fuerza laboral de la etapa de construcción esté compuesta por trabajadores locales en su mayoría. Los “Memorandos de Entendimiento” firmados con las comunidades de Nueva Colonia, Puerto Girón y El Canal especifican que el Proyecto está comprometido a cubrir el 80% de los puestos de trabajo de construcción con residentes regionales, dando prioridad a los miembros de las comunidades étnicas locales

4.2.a Condiciones de trabajo y administración de las relaciones laborales

La Política de Gestión Laboral y Derechos Humanos establece el compromiso del Proyecto con condiciones contractuales y de trabajo que cumplan con la legislación colombiana y la ND 2. Como los requisitos de la ND 2 resultan aplicables al Proyecto y sus contratistas, el Proyecto incluyó disposiciones explícitas en la Política de Gestión Laboral y Derechos Humanos y en el contrato de servicios de ingeniería, compras y construcción para asegurar que las políticas del Proyecto y los requisitos de las ND sean implementados por el contratista de servicios de ingeniería, compras y construcción, los subcontratistas y proveedores.

El Proyecto contempla un campamento temporal que albergará aproximadamente 400 trabajadores relacionados al Proyecto. También se desarrolló un Plan de Alojamiento de los trabajadores para gestionar la relación entre los trabajadores y las comunidades aledañas, el cual se optimizará con un Código de Conducta y una prohibición de alojar a trabajadores en comunidades de minorías étnicas u otras áreas en las que la población es altamente vulnerable.

La Política de Gestión Laboral y Derechos Humanos contiene procedimientos para la gestión de quejas en casos de acoso sexual y seguridad industrial. El Proyecto está desarrollando un Plan de Gestión Laboral que incluirá un Mecanismo de Atención de Quejas de los trabajadores que será más amplio.

La Política de Gestión Laboral y Derechos Humanos también contiene un compromiso general con la protección de los derechos de los trabajadores, además de garantías específicas relacionadas con la libertad de asociación y las prácticas de gestión no discriminatoria. Establece que el Proyecto

prohíbe el trabajo forzoso y el trabajo infantil, además de su aceptación del trabajo organizado y los convenios colectivos de trabajo. La Política menciona explícitamente el compromiso del Proyecto con los principios de la Organización Internacional del Trabajo y las Naciones Unidas, incluidos el salario igualitario y las prácticas laborales no discriminatorias.

El Proyecto presentó una estrategia de contratación local borrador con principios y procedimientos sólidos para incrementar las oportunidades de empleo entre las comunidades afectadas por el Proyecto. La estrategia se analizó con las comunidades afectadas y se refleja en los Memorandos de Entendimiento firmados con estas comunidades. El Proyecto también desarrolló alianzas estratégicas con entidades de capacitación de la fuerza laboral dedicadas a incrementar las tasas de empleo entre la población local. El Proyecto desarrollará un Plan de Gestión de las Contrataciones Locales que incluirá lo siguiente: (i) una base de datos para realizar el seguimiento de la situación de contratación de los trabajadores locales interesados; (ii) disposiciones para la capacitación de los trabajadores locales interesados; (iii) un procedimiento para la documentación sistematizada del sustento por el cual se rechazan a candidatos locales, y (iv) un procedimiento para brindar retroalimentación periódica a las comunidades locales sobre el grado de implementación del Plan.

El Proyecto desarrollará un Plan de Desmovilización de la fuerza laboral de la construcción.

4.2.b Salud y seguridad en el trabajo

El Proyecto desarrolló el Plan de Gestión de Salud y Seguridad de los Trabajadores que describe la forma en la que el Proyecto se encargará de los riesgos e impactos durante la fase de construcción del Proyecto. El objetivo del Plan es que se registren “cero incidentes en el lugar de trabajo”. Antes del comienzo de las actividades de construcción, el Proyecto desarrollará un Plan de Salud y Seguridad en el Trabajo que tratará en mayor detalle los riesgos específicos a los que se enfrentarán los trabajadores. Un componente clave de este Plan serán procedimientos detallados para investigar y analizar los accidentes que puedan ocurrir durante la construcción y operación del Proyecto.

4.2.c Trabajadores contratados por terceras partes

En su Política de Gestión Laboral y Derechos Humanos, el Proyecto expresa su compromiso de asegurar que los subcontratistas reconozcan la integridad y la capacidad para implementar un sistema de gestión ambiental y social compatible con las políticas del Proyecto y los requisitos de las ND. Para plasmar este compromiso, el Proyecto desarrollará un plan de gestión de los contratistas conforme al documento de buenas prácticas para el manejo del desempeño ambiental y social de contratistas de la IFC (2017)¹.

¹ Disponible en inglés “Good Practices Note: Managing contractors’ Environmental and Social Performance” https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/topics_ext_content/ifc_external_corporate_site/sustainability-at-ifc/publications/publications_gpn_escontractormanagement

4.3 Eficiencia en el uso de los recursos y prevención de la contaminación

4.3.a Eficiencia en el uso de los recursos

El Proyecto diseñó un Plan de Eficiencia de los Recursos y Prevención de la Contaminación, que contiene subplanes para las siguientes áreas temáticas: control atmosférico y de ruidos, residuos sólidos y peligrosos, y uso y gestión de pesticidas. Otros aspectos de la eficiencia energética del Proyecto incluyen lo siguiente: (i) las embarcaciones que lleguen al nuevo puerto serán modernas con tecnologías ecológicas; (ii) camiones a gas natural se utilizarán para el transporte de carga entre la terminal en tierra y la terminal marítima; (iii) el tiempo durante el cual las embarcaciones permanecerán en el Golfo de Urabá se reducirá a menos de un tercio del tiempo actual; (iv) el Proyecto reducirá el número de viajes de los remolcadores, barcas, embarcaciones y personal a través del río León y cerca de las zonas de anclaje del Golfo, y (v) la mayor parte del equipo que operará en el puerto será eléctrico (grúas de pórtico RTG y grúas de patio RTG).

El Proyecto llevó adelante un análisis de cambio climático cuyo resultado fue la definición de una serie de medidas de mitigación y adaptación al cambio climático que el Proyecto planea implementar. Estas medidas se basan en las recomendaciones del Plan de Gestión del Cambio Climático para los Puertos Marítimos de Colombia (Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Ministerio de Transporte, INVEMAR 2017). El Proyecto cuantificará sus emisiones de gases de efecto invernadero siguiendo los lineamientos de la Guía 1: Evaluación de las emisiones en los puertos, del kit de herramientas sobre emisiones portuarias preparada por la Organización Marítima Internacional.

Durante la fase de construcción, el uso del agua se limitará primordialmente al abastecimiento de instalaciones sanitarias, limpieza, preparación de mezclas de hormigón y cemento, y control del polvo en los caminos. El Proyecto obtuvo una licencia para la recolección de agua en el río León a una tasa de 1,5 l/s para las fases de construcción y operación. Durante la construcción, el Proyecto está autorizado para hacer uso industrial del agua para fabricar hormigón y suprimir el polvo de los caminos. Durante las operaciones, la toma de agua del río León será de 1,5 l/s. Esta agua se utilizará principalmente para abastecer el sistema de incendios y para limpiar el equipo y los contenedores.

4.3.b Prevención de la contaminación

Los impactos principales en la calidad del aire durante la fase de construcción del Proyecto surgirán de la operación de la maquinaria pesada. Se presentan medidas de mitigación y procedimientos de gestión generales respecto de las emisiones atmosféricas y la calidad del aire en diversos planes de gestión desarrollados como parte del proceso de la EIA (por ejemplo, control de emisiones atmosféricas y ruido, gestión ambiental de los vehículos, maquinaria, equipos, embarcaciones y dispositivos navales). Estos planes brindan recomendaciones generales relacionadas con los siguientes aspectos: controlar el polvo de los caminos, mitigar las emisiones atmosféricas de las fuentes móviles y mitigar la generación de polvo del área de sólidos secos a granel.

Los planes de gestión también incluyen medidas para realizar el seguimiento del cumplimiento de las reglamentaciones nacionales. Por ejemplo, se realizará el seguimiento de la calidad del aire en el área de influencia del Proyecto con frecuencia semianual durante la fase de construcción y anual

durante la fase operativa. Los puntos de toma de muestras se ubicarán en la terminal en tierra, la terminal marítima y en Nueva Colonia.

Antes de comenzar la construcción, el Proyecto desarrollará un plan dedicado a la gestión y el seguimiento de la calidad del aire y el ruido atmosférico. El plan atenderá los posibles impactos relacionados con el ruido y las vibraciones que emanan de la construcción y operación del puerto y las instalaciones relacionadas. El Proyecto también evaluará y gestionará los posibles impactos del ruido submarino tanto durante la fase de construcción (por ejemplo, la percusión y el dragado) como durante la fase de operación (por ejemplo, de un mayor tránsito de embarcaciones). El Plan de Gestión y Seguimiento de la Calidad del Aire, el Ruido Atmosférico y la Vibración, y el Plan de Gestión y Seguimiento del Ruido Submarino estarán de acuerdo con los lineamientos de las Guías sobre Medio Ambiente, Salud y Seguridad para Puertos, Zonas Portuarias y Terminales del Grupo Banco Mundial.

Los flujos de residuos del Proyecto generados durante la construcción incluirán residuos sólidos no peligrosos como: alimentos, papel, cartón y otros desperdicios generados por los trabajadores; tierra de las actividades de nivelación del suelo; árboles y desrames de los caminos abiertos y para la construcción de instalaciones; escombros generales de la construcción y hormigón. Los residuos peligrosos incluirán residuos aceitosos y solventes típicos de los grandes proyectos de construcción. El Proyecto diseñó los siguientes planes para gestionar los residuos peligrosos y no peligrosos de manera general: (i) gestión ambiental de los vehículos, equipos, embarcaciones y dispositivos navales; (ii) gestión integrada de residuos sólidos peligrosos y no peligrosos en tierra, diques y embarcaciones, y (iii) gestión ambiental de los recursos hídricos. Además, el Plan de Eficiencia de los Recursos y Prevención de Contaminación especifica que dos empresas colombianas se encargarán de la gestión de residuos sólidos durante la construcción y operación. Antes del comienzo de la construcción, el Proyecto actualizará el Plan de Gestión de Residuos Sólidos Peligrosos y No Peligrosos en Tierra, Diques y Embarcaciones para asegurar que cumpla con todas las disposiciones de la ND 3.

Los materiales peligrosos de las operaciones portuarias suelen incluir grandes volúmenes de combustibles, solventes, lubricantes y otras sustancias peligrosas utilizadas en las actividades portuarias por las embarcaciones, los vehículos y equipos. Para poder tratarlos y controlar los posibles derrames que pudieran ocurrir por accidentes, fallas en los equipos o procedimientos operativos inadecuados durante el movimiento de las cargas o la carga de combustible, el Proyecto desarrolló un plan de gestión ambiental de combustibles, aceites y lubricantes en tierra, diques y embarcaciones, que incluye procedimientos generales de gestión para encarar este riesgo. Antes del inicio de la construcción, el Plan se actualizará para asegurar que cumpla cabalmente con la ND 3.

El Proyecto producirá efluentes de aguas residuales durante la construcción principalmente de los baños químicos y el campamento de los trabajadores. Las aguas residuales de los baños químicos serán tratadas por un proveedor de servicios autorizado para realizar esta actividad. Una planta de tratamiento de aguas residuales será instalada en el campamento y se encargará de las aguas residuales y el agua utilizada para limpiar las instalaciones. La planta descargará 3 l/s de acuerdo con la licencia ambiental (Res. N° 0078 de 2016, ARTÍCULO SIETE, 2 – Permiso de Vertimientos). El Proyecto desarrollará un plan de gestión de las aguas residuales que hará referencia a los

parámetros y límites de las guías generales sobre medio ambiente, salud y seguridad del Grupo Banco Mundial (es decir, los valores indicativos de las descargas de aguas residuales sanitarias tratadas).

Como el emplazamiento del Proyecto recibe alrededor de 2.500 mm de agua de lluvia por año, se desarrollará un plan de control de aguas pluviales y erosión. Este Plan incluirá medidas para estabilizar la margen derecha del río León, que sufrió una erosión significativa durante los años recientes.

El Proyecto diseñó un programa de control de plagas que se dedica al uso de pesticidas de forma general. El Programa se actualizará en función de los requisitos del título "Utilización y manejo de plaguicidas" de la ND 3, que incluye lo siguiente: implementación de un enfoque de control de plagas integrado; selección de plaguicidas químicos específicos de baja toxicidad y prohibición del uso de productos clasificados por la Organización Mundial de la Salud como de alta peligrosidad.

4.4 Salud y seguridad de la comunidad

4.4.a Salud y seguridad de la comunidad

Los riesgos clave del proyecto relacionados con la salud y seguridad de la comunidad incluyen: (i) posibles accidentes durante el transporte (en los caminos, ríos y en el mar); (ii) posibles efectos respiratorios por el polvo y las emisiones de los motores; (iii) propagación de enfermedades por vectores; (iv) transmisión de enfermedades contagiosas (por ejemplo, VIH/SIDA); (v) deterioro de las condiciones de vida y el estándar de vida debido a la afluencia de población (de trabajadores y no trabajadores); (vi) molestias por los ruidos y vibraciones relacionados con el Proyecto; (vii) mala conducta entre las fuerzas de seguridad privadas, y (viii) accidentes relacionados con elementos de artillería sin explotar en la zona del Proyecto. Para encarar estos riesgos y otros relacionados con la salud y seguridad de la comunidad, el Proyecto desarrollará un plan de salud y seguridad de la comunidad en el que se incorpore el Plan de Seguridad y Derechos Humanos existente del Proyecto. Este Plan también incluirá procedimientos para el seguimiento habitual de las comunidades locales respecto de la implementación del Plan.

Para tratar específicamente las enfermedades, el Proyecto desarrolló un Plan de Gestión de Vectores que contiene acciones preventivas para la protección de la salud de los trabajadores y las comunidades aledañas. El Plan cubre los siguientes temas: gestión del campamento, políticas de cierre del campamento y saneamiento de las instalaciones de los trabajadores. También cubre las interacciones de los trabajadores con las comunidades cercanas y educación en salud sexual.

Con respecto a las emergencias que pudieran afectar a las comunidades locales, el Proyecto incluirá en su Plan de Respuesta y Preparación a Emergencias, procedimientos para resolver las emergencias que pudieran afectar a las comunidades aledañas. El Plan se desarrollará teniendo en cuenta las consultas realizadas a las comunidades afectadas.

4.4.b Personal de seguridad

El Proyecto preparó un Plan de Seguridad y Protección de los Derechos Humanos para brindar los lineamientos de la prestación general de seguridad dentro de los límites del Proyecto enfocado en el respeto de los derechos humanos de la población local. El Plan incluye un mecanismo de quejas y seguimiento a través del mecanismo de queja de la comunidad. Dado que la ubicación del Proyecto es un área postconflicto, el Proyecto dará el paso adicional de desarrollar un plan de gestión de las fuerzas de seguridad alineado con las siguientes normas: (i) El Manual de buenas prácticas de la IFC “Empleo de fuerzas de seguridad: Evaluación y gestión de riesgos e impactos” y (ii) los “Voluntary Principles on Security and Human Rights”. El Plan incluirá un procedimiento y un cronograma de consulta sobre el Plan a las comunidades locales, los pescadores artesanales y los proveedores de servicios portuarios.

4.5 Adquisición de tierras y reasentamiento involuntario

4.5.a Aspectos generales

El Proyecto desarrolló una política de adquisición de tierras y reasentamiento involuntario coherente con la ND 5. La Política está diseñada para guiar las adquisiciones futuras de tierra que el Proyecto precise, aunque no se espera que surja tal necesidad.

A la fecha, el Proyecto requirió el reasentamiento involuntario de 32 familias que habitaban en 24 viviendas en la comunidad de El Canal. La comunidad se encontraba ubicada de manera adyacente al camino de acceso del Proyecto en tierras que solían anegarse por las lluvias. El Proyecto reubicó a toda la comunidad, con excepción de dos familias, en viviendas nuevas en 2013. El Proyecto está haciendo los arreglos necesarios para la reubicación de las dos familias restantes.

El Proyecto preparó un informe de finalización del reasentamiento de la comunidad de El Canal que confirma los siguientes resultados: se brindaron viviendas y servicios, incluido el acceso a escuelas, de manera oportuna al nuevo asentamiento; las condiciones sanitarias y de vivienda del nuevo asentamiento son mejores que las de la comunidad original, y el reasentamiento no generó ninguna modificación significativa de los medios de subsistencia de sus habitantes. El Proyecto obtuvo confirmaciones firmadas de cada una de las familias reubicadas declarando su satisfacción con el proceso de reubicación y sus resultados. A fin de asegurar que el proceso finalice en cumplimiento de las políticas de BID Invest, el Proyecto cerrará las dos brechas pendientes: (i) asegurará que todas las familias reubicadas sean las propietarias de sus nuevas tierras y (ii) construirá un dique para los pescadores reasentados, según lo acordado durante las negociaciones de reasentamiento.

En relación con el posible desplazamiento económico, el Proyecto podría impactar en los medios de subsistencia de tres grupos de personas: (i) los propietarios de comercios ubicados a lo largo del camino de acceso cuyos negocios podrían verse afectados por las obras viales; (ii) los pescadores artesanales, y (iii) los trabajadores de las operaciones de logística de exportación de bananas actuales. En respuesta, el Proyecto diseñará: (i) un plan de compensación, incluido un procedimiento para determinar y distribuir compensaciones si la construcción u operación del Proyecto genera pérdidas económicas a los comerciantes ubicados a lo largo del camino de acceso

o los pescadores y (ii) un plan para mitigar y realizar el seguimiento de los impactos en los medios de subsistencia de los trabajadores en el sistema actual de transporte de bananas.

El Proyecto realizó una serie de acciones para conocer su posible impacto en los pescadores. En primer lugar, el Proyecto realizó talleres en 2017 y 2018 con la participación de pescadores artesanales que pertenecen a las tres asociaciones de pescadores locales: APEANCO, la Asociación de Pescadores de Turismo (ASOPESCATUR) y la Asociación de Pescadores de Puerto Girón. Durante estos talleres, los pescadores identificaron una serie de impactos anticipados del Proyecto. Estos incluyeron los efectos adversos en la zona de pesca, las limitaciones y modificaciones a las rutas de pesca tradicionales y los cambios en las prácticas culturales. En segundo lugar, el Proyecto realizó un estudio de línea de base de la pesca artesanal para medir parámetros como el número de pescadores, las técnicas de pesca y la contribución de las actividades de pesca al medio de subsistencia de los pescadores. Este estudio todavía continúa y queda trabajo pendiente a fin de asegurar que las estadísticas incluyan a los pescadores que no forman parte de ninguna de las tres asociaciones locales de pescadores. El Proyecto actualizará su Plan Participativo de Seguimiento de la Pesca Artesanal para asegurar que cualquier cambio en la pesca artesanal relacionado con las condiciones de la línea de base sea detectado y abordado.

Como la huella marina del Proyecto no se superpone significativamente con las áreas de pesca artesanal, se espera que los impactos en el medio de subsistencia de los pescadores sean temporarios. No obstante, antes de iniciar las actividades de construcción, el Proyecto llevará adelante una evaluación objetiva y científica de todos los riesgos e impactos posibles del Proyecto para predecir y cuantificar los impactos potenciales ex ante.

El Proyecto ya firmó memorandos de entendimiento con las tres asociaciones de pescadores en los que se compromete a llevar a cabo una serie de medidas de mitigación y compensación, entre las que se incluyen: ofrecer capacitación y otro apoyo técnico para mejorar la productividad de la pesca artesanal o desarrollar actividades que pudieran generar ingresos alternativos para los pescadores locales. Tales actividades podrían incluir la piscicultura o la prestación de servicios de ecoturismo o transporte marítimo. Los memorandos de entendimiento se sustentan en alianzas entre el Proyecto y sus socios estratégicos, que incluyen instituciones académicas de investigación, instituciones gubernamentales que regulan las actividades de pesca, la cámara de comercio y las agencias de turismo.

4.6 Conservación de la biodiversidad y los hábitats naturales

4.6.a Aspectos generales

Según lo mencionado, el Golfo de Urabá es considerado una ecoregión de gran valor ambiental. Está altamente influenciado por el delta del río Atrato en la margen occidental, que forma un ecosistema complejo y de importancia ecológica compuesto por manglares, humedales, una costa rocosa y playas de arena. Los elementos tierra adentro del Proyecto afectarán un total de 51,31 hectáreas de tierra formadas por un mosaico de hábitats naturales y modificados categorizados como pastizales naturales y bosques densos inundados.

4.6.b Protección y conservación de la biodiversidad

Según la EIA, estas serán las principales fuentes de impactos en la biodiversidad durante la construcción del Proyecto: limpieza y preparación del sitio; construcción de infraestructura; percusión (995 pilas para el puente temporario costa afuera y el viaducto); dragado de un volumen de aproximadamente 2.000.000 de metros cúbicos de sedimentos y residuos, y eliminación de lodos de dragado en un sitio de eliminación costa afuera ubicado a aproximadamente 4 a 6 kilómetros del lugar dragado. La EIA define las principales fuentes de los impactos durante la operación del Proyecto de la siguiente manera: tránsito de camiones en el viaducto; operación de embarcaciones de carga y remolcadores (durante la navegación, aproximación y anclaje); carga y descarga de mercancía; operación del tránsito de vehículos de carga en tierra y dragado de mantenimiento.

A fin de determinar el alineamiento del camino de acceso, el Proyecto trabajó en la consulta con los organismos nacionales y regionales, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) y la corporación regional autónoma de Urabá, Antioquia (CORPOURABÁ). Según requieren los procedimientos colombianos para la obtención de licencias, el Proyecto eligió la opción que minimizó los impactos en los hábitats naturales.

El análisis de alternativas para el alineamiento del corredor del viaducto fue revisado por la ANLA y CORPOURABÁ, y se aprobó la alternativa elegida como parte de la licencia ambiental. El Proyecto eligió la alineación que maximiza la parte ubicada en hábitats degradados y minimiza la parte que pasa por los manglares costeros y los hábitats naturales adyacentes. El corredor afectará 0,93 hectáreas de tierra. El alineamiento elegido cruza lo que era el borde oriental extremo de un área protegida denominada Parque Natural Regional de los Humedales de los Ríos León y Suriquí. Como parte del proceso de obtención de licencias, el corredor –que ya se encontraba muy fragmentado– fue retirado legalmente del área protegida (Res. No. 78/2016 de la ANLA). Ni el Proyecto ni sus instalaciones relacionadas pasan por ninguna otra área protegida.

En relación con la configuración de la plataforma costa afuera, el Proyecto ha modificado el diseño a fin de reducir los impactos en la biodiversidad. Estas modificaciones incluyen: (i) las fases de construcción se redujeron de dos a una, lo que hizo que también se redujera el tiempo durante el cual el entorno local estará expuesto a los impactos relacionados con la construcción; (ii) la huella de la terminal costa afuera se redujo de 12,8 hectáreas a 5,2 hectáreas; (iii) el número de pilas de acero que deberán trasladarse para la plataforma costa afuera se redujo de 3.100 a 995 y así se redujo de manera significativa la generación de ruido submarino; (iv) el área costa afuera que deberá dragarse se redujo en cerca de 35%, y (v) el volumen de los sedimentos marinos que deberán dragarse se redujo en alrededor de 25%.

Como parte del proceso de la EIA, el Proyecto realizó relevamientos de campo para censar las especies de los ecosistemas terrestre, marino y fluvial dentro del área de influencia del Proyecto. El informe de la EIA presenta el estado según la Lista Roja de la UICN de cada especie detectada, además del estado de cada una de estas especies en listas nacionales de especies amenazadas (Resolución 192/2014 y Lista Roja colombiana). Los relevamientos registraron la presencia de 131 especies. El siguiente es un resumen de los hallazgos más importantes a los fines de esta revisión:

Reptiles y anfibios: Se detectó una especie amenazada, la tortuga morrocoy (*Chelonoids carbonaria*), que se encuentra incluida en la lista como especie en peligro crítico de extinción tanto en virtud de la Resolución 0192/2014 como en la Lista Roja colombiana. Esta especie no se encuentra incluida como en peligro en la Lista Roja de la UICN.

Aves: No se detectó ninguna especie en peligro o en peligro crítico de extinción.

Mamíferos terrestres: El mono tití cabeciblanco (*Saguinus oedipus*) se encuentra incluido en la Lista Roja de la UICN como en peligro crítico de extinción y como vulnerable en la Lista Roja colombiana. El lobito de río (*Lontra longicaudis*) se encuentra incluido como vulnerable en la Lista Roja colombiana (casi amenazado en la Lista Roja de la UICN).

Especies fluviales y marinas: No se registraron especies amenazadas. Solo una especie de peces (*Astyanax* sp.) se encontró en el sistema del río León.

No se detectaron varias de las especies amenazadas que habitan el Golfo como parte del proceso de la EIA, entre las que se incluyen: el manatí antillano (*Trichechus manatus ssp manatus*), en peligro de extinción en la Lista Roja de la UICN y la Lista Roja colombiana, y el lobito de río (*Lontra longicaudis*), vulnerable en la Lista Roja colombiana; y cuatro especies de tortuga marina: *Dermochelys coriácea*, vulnerable en la Lista Roja de la UICN y en peligro crítico de extinción en la Lista Roja colombiana; *Eretmochelys imbricate*, en peligro crítico de extinción en la Lista Roja de la UICN y la Lista Roja colombiana; *Caretta caretta*, vulnerable en la Lista Roja de la UICN y en peligro crítico de extinción en la Lista Roja colombiana, y *Chelonia mydas*, en peligro de extinción tanto en la Lista Roja de la UICN y la Lista Roja colombiana.

El Proyecto desarrolló un plan de gestión preliminar de especies exóticas invasivas que se corregirá para asegurar que esté de acuerdo con el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques. El plan de seguimiento de la biodiversidad del Proyecto también incluirá procedimientos para la detección temprana de especies exóticas invasivas.

El Proyecto tiene la intención de adherirse a los convenios internacionales aplicables en Colombia en relación con la gestión del agua de lastre mediante el apoyo a la autoridad marítima colombiana (DIMAR). La DIMAR ya está presente en el puerto de Turbo, aproximadamente 15 kilómetros al norte de las instalaciones costa afuera propuestas del Proyecto, donde implementa el programa de gestión del agua de lastre aplicable a las 700 embarcaciones que utilizan el puerto cada año.

4.6.c Gestión de servicios ecosistémicos

El proceso de la EIA evaluó los impactos del Proyecto en los servicios ecosistémicos, además de las dependencias de las dos comunidades y el Proyecto en estos servicios. La evaluación incluyó entrevistas semiestructuradas con los actores sociales de las comunidades locales. Los servicios ecosistémicos más importantes identificados se relacionan con los ofrecidos por la pesca a los pescadores de la región. La Evaluación del Impacto y de Línea de Base de la Pesca Artesanal y el Programa Participativo de Seguimiento de la Pesca Artesanal, ambos descritos anteriormente en esta revisión, se concibieron para mitigar los posibles impactos para estos servicios.

4.6.d Gestión sostenible de recursos naturales vivos

El Proyecto desarrolló un plan de compensación de las pérdidas de biodiversidad para abordar los impactos para el área protegida mencionada y otros hábitats naturales que se espera se vean impactados por el Proyecto. La implementación del Plan comenzará cuando se inicie la construcción del Proyecto. Todo el proceso de compensación (elección del emplazamiento, plantación y seguimiento del éxito) se realizará bajo la supervisión de la ANLA y CORPOURABÁ. Se estima que la implementación del Plan de Compensación llevará cerca de 5 años y seguirá un cronograma detallado. El área que se restaurará cubrirá una superficie de 255,4 hectáreas en cumplimiento de las reglamentaciones nacionales que requieren factores de entre 5:1 y 10:1, según el tipo de hábitat.

El Proyecto está desarrollando un plan de seguimiento de la conservación de la biodiversidad y la gestión sostenible de los recursos naturales, que estará completamente de acuerdo con la ND 6.

El Proyecto también se comprometió a desarrollar los siguientes instrumentos adicionales de gestión relacionados con la biodiversidad para poder cumplir con los requisitos de la ND 6 en su totalidad. (i) una evaluación de los hábitats críticos para identificar y delinear con rigor académico todas las áreas de hábitat crítico en la zona de influencia del Proyecto; (ii) una evaluación del impacto en la biodiversidad para identificar en detalle las formas en las que el Proyecto podría impactar adversamente en la biodiversidad circundante, con un foco especial en la evaluación de los impactos para los hábitats críticos, y (iii) un plan de acción de biodiversidad para abordar los posibles impactos identificados a través de la evaluación del impacto en la diversidad según la jerarquía de mitigación. El Proyecto también actualizará su Plan de Seguimiento y Gestión del Dragado, de acuerdo con lo descrito en el plan de acción social y ambiental (PAAS).

4.7 Pueblos indígenas

4.7.a Aspectos generales

Existen dos grupos de minorías étnicas afrodescendientes, ambos reconocidos por el gobierno colombiano, y se encuentran ubicados en el área de influencia: el Consejo Comunitario de Puerto Girón (Puerto Girón²) y el Consejo Comunitario Mayor de Comunidades Negras de Nueva Colonia (COMANUCO³). Las leyes colombianas aún no han asignado territorio colectivo a ninguno de estos dos grupos. No obstante, en diferentes grados, ambos tienen apego colectivo a sus territorios respectivos, hacen uso tradicional de los recursos naturales y cuentan con instituciones sociales y políticas diferentes de las de la sociedad en general.

El área del Proyecto se caracteriza por la falta de derechos de la propiedad formalizados y tierras colectivas no asignadas. La zona tiene una historia de desplazamientos forzados y desposeimiento de los derechos sobre las tierras. El desarrollo económico del área a raíz del puerto podría exacerbar estas condiciones. El resultado podría ser el incremento de los riesgos para las prácticas culturales tradicionales de las comunidades afrodescendientes, su acceso a los recursos naturales y sus derechos colectivos sobre las tierras. La afluencia de trabajadores y el tránsito relacionado con el

² Reconocido por la Resolución 049 del Ministerio del Interior, emitida el 4 de junio de 2013.

³ Reconocido por la Resolución 023 del Ministerio del Interior, emitida el 20 de marzo de 2018.

Proyecto también le presentan a Puerto Girón y COMANUCO posibles riesgos para la salud y seguridad de la comunidad, sus tradiciones y estándares de vida. Las interrupciones temporales de las rutas de pesca artesanal relacionadas con el Proyecto podrían impactar en los medios de subsistencia de los pescadores de estas comunidades.

Los beneficios del Proyecto para estas comunidades incluyen oportunidades de empleo local, inversiones en desarrollo local por parte del Proyecto y el programa de reparto de beneficios del Proyecto durante las operaciones (el Proyecto se comprometió a dedicar un porcentaje de sus ingresos a proyectos de desarrollo local). También se espera que Puerto Girón obtenga beneficios a partir de una reducción significativa de las barcazas que pasan por la comunidad ubicada a lo largo del río León.

4.7.b Circunstancias que exigen consentimiento libre, previo e informado

El Proyecto obtuvo oportunamente las certificaciones de la Dirección de Consulta Previa dependiente del Ministerio del Interior, mediante las cuales la Dirección determinó que, dadas las características del Proyecto, no se determinó que los derechos de la comunidad de Puerto Girón se verían afectados y, por lo tanto, no es obligatorio llevar adelante el protocolo de consulta previa a la comunidad mencionada. Además, en febrero de 2019, el Proyecto recibió correspondencia oficial del Ministerio del Interior en la que este llega a la conclusión de que “no se evidencia presencia de comunidades étnicas (Comunidades Indígenas, Rrom y Minorías, Comunidades Negras, Afrodescendientes, Palenqueras, o Raizales), razón lo la cual, para la ejecución del mismo no es procedente adelantar proceso de consulta previa”.⁴

Sin embargo, el Proyecto obtuvo y mantuvo, por su propia decisión, el consentimiento libre, previo e informado de Puerto Girón y COMANUCO. La DDAS confirmó que el Proyecto compartió información pertinente de manera libre y previa, y llegó a un acuerdo con las comunidades de conformidad con un proceso aceptado mutuamente. La DDAS también confirmó un fuerte apoyo de COMANUCO y Puerto Girón al Proyecto. Durante la visita de campo de marzo de 2019, el equipo del Proyecto de BID Invest se reunió con los representantes de las dos comunidades y recibió la confirmación del consentimiento libre, previo e informado de los líderes de la comunidad. Los líderes confirmaron que el Proyecto negoció de buena fe programas de empleo e inversión social del Proyecto para brindarles apoyo a las iniciativas de desarrollo de la comunidad. Declararon que conocen los detalles del Proyecto y comprenden sus impactos. BID Invest revisó las evidencias escritas de este consentimiento, incluidos los registros de las reuniones con la comunidad, además de los memorandos de entendimiento firmados con el Comité Técnico Territorial de Nueva Colonia (del cual es miembro COMANUCO) y Puerto Girón.

El proceso de consulta libre, previa e informada incluyó los siguientes elementos:

- (i) Un proceso de información y participación anterior al Proyecto comenzó formalmente en 2018 con las dos comunidades.

⁴ OFI19-2386-DCP-2500, p.4: “En conclusión y dando respuesta a su comunicación en la que se indica que ‘con estas tres expeditas manifestaciones de voluntad de la administración gubernamental, por parte del órgano competente en materia de Consulta Previa, se nos ratifique esta consideración, habida cuenta de la certeza jurídica que se requiere de la no presencia de comunidades étnicas para la implementación del Proyecto’, esta Dirección se permite ratificar lo expresado en los documentos anteriormente reseñados, esto es, que en el área del “PROYECTO PUERTO BAHIA COLOMBIA DE URABÁ”, NO SE EVIDENCIA presencia de comunidades étnicas (Comunidades Indígenas, Rom y Minorías, Comunidades Negras, Afrodescendientes, Palenqueras, Rom ni raizales), razón por la cual, para la ejecución del mismo, no es procedente adelantar proceso de consulta previa.”

- (ii) Un proceso aceptado mutuamente y adaptado a las necesidades lingüísticas y los procedimientos de toma de decisiones de las comunidades que consistió en un intercambio libre de información y consultas sobre las cuestiones del Proyecto. Los resultados de estos intercambios y consultas se reflejaron en acuerdos formales, cuyo seguimiento conjunto será realizado por el Proyecto y los respectivos Consejos Comunitarios, con el enfoque especial en las acciones y programas acordados en los memorandos de entendimiento firmados.
- (iii) Memorandos de entendimiento y acuerdos de apoyo de los programas de capacitación, y definición de una hoja de ruta para acompañar y proteger las prácticas culturales tradicionales, iniciativas de etnoeducación y derechos colectivos.
- (iv) Declaraciones de apoyo escritas del Proyecto y voluntad mutua de participar incluidas en los memorandos de entendimiento y mencionadas verbalmente al consultor ambiental y social de BID Invest y los miembros del equipo del Proyecto en visitas de campo realizadas en 2018-2019.
- (v) Confirmación oral de los representantes de ambas comunidades de que no fueron coaccionados ni intimidados para darle apoyo al Proyecto.

El Proyecto se comprometió a informar a las comunidades de manera apropiada desde su cultura las conclusiones de la Evaluación de los Riesgos e Impactos del Proyecto. De igual forma, el Proyecto les informará sobre las medidas de mitigación que desarrolle el Proyecto cuando complete su SGAS. Una vez que las comunidades sean oportunamente informadas y antes de iniciar las actividades de construcción, el Proyecto se asegurará de que todavía cuenta con el consentimiento de las comunidades.

4.7.c Mitigación y beneficios del desarrollo

El Proyecto hizo participar a COMANUCO y Puerto Girón en ejercicios de evaluación del impacto y llegó a acuerdos registrados en los memorandos de entendimiento (uno con Puerto Girón y el otro con el Comité Técnico Territorial y Comunitario de Nueva Colonia). Los memorandos de entendimiento firmados con las comunidades, además de los firmados con las asociaciones de pescadores, incluyen la extensión de los beneficios específicos del Proyecto, como la capacitación, el empleo temporal y la construcción de capacidades. También incluyen acuerdos para mejorar la eficiencia de la pesca artesanal y contribuir con otras actividades generadoras de ingresos. Tomados en conjunto, estos acuerdos constituyen una estrategia para mitigar los impactos económicos adversos en las comunidades. La documentación y las entrevistas del Proyecto realizadas con los líderes de la comunidad confirman que los memorandos de entendimiento contienen estrategias de desarrollo de la comunidad que responden a las aspiraciones genuinas de las comunidades.

El Proyecto preparará un Plan de Desarrollo de los Pueblos Indígenas y un Plan de Seguimiento de COMANUCO y Puerto Girón enfocados en la protección de las culturas tradicionales y los territorios colectivos.

4.8 Patrimonio cultural

4.8.a Protección del patrimonio cultural en el diseño y la ejecución del proyecto

Las cuestiones del patrimonio cultural se acordaron adecuadamente durante el proceso de la EIA y la actualización posterior. Con la asistencia de arqueólogos autorizados, calificados y registrados oficialmente y en relación estrecha con el Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH), el Proyecto realizó estudios de prospección arqueológica, incluidos relevamientos arqueológicos terrestres y subacuáticos⁵.

El relevamiento terrestre no informa ninguna evidencia de la ocupación prehispánica ni sitios culturales críticos en la zona en tierra. Las áreas del relevamiento subacuático incluyeron el área de dragado designada del puerto y el depósito de desperdicio del dragado planificado. El relevamiento se realizó utilizando tecnologías de detección remota estándar y confiables (sonar lateral, magnetómetro y ecosonda). Cuando resultó posible, también se realizaron inspecciones visuales. Los relevamientos no revelaron ningún recurso de patrimonio cultural.

De acuerdo con la legislación colombiana sobre patrimonio cultural, el Proyecto preparó un Plan de Gestión de Patrimonio Cultural coherente con los requisitos de la ND 8. La propuesta de gestión arqueológica del Proyecto (FICHA 7) de su licencia ambiental incluye un programa arqueológico preventivo basado en procedimientos para casos de hallazgos arqueológicos fortuitos durante la fase de construcción. La EIA establece que las actividades de construcción deben suspenderse si se encuentran restos culturales y requiere la participación de las autoridades locales y nacionales correspondientes. Además, el ICANH recomienda el seguimiento arqueológico complementario de las tareas de dragado.

El Plan de Gestión de Patrimonio Cultural del Proyecto incluye la participación de un especialista en patrimonio cultural con autoridad para detener las obras, realizar el seguimiento de las actividades de construcción, hacer una determinación inicial, coordinar con el ICANH y realizar efectos de rescate iniciales de todos los sitios y actividades de construcción que requieran la remoción de tierra. Si se encuentran recursos de patrimonio cultural, el contratista debe detener las actividades, informárselo al Proyecto y participar juntos en el plan de acción antes de recomenzar las actividades de dragado y construcción.

5. Acceso local a la documentación del Proyecto

La documentación relacionada con el Proyecto se encuentra disponible en el siguiente enlace: <https://puertoantioquia.firmex.com/projects/1/documents>.

Las direcciones físicas en las que se puede acceder a la documentación del Proyecto son:

1. Cámara de Comercio de Urabá, Calle104 #101-15, nivel 8, Apartadó, Antioquia, Colombia.
2. Oficina móvil de Nueva Colonia, Turbo, Antioquia, Colombia.
3. Oficina móvil de Puerto Girón, Apartadó, Antioquia, Colombia.

⁵ El informe correspondiente fue aprobado por el ICANH el 17 de junio de 2016.