

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique

CONCESIONARIA



Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	1 / 165

DESCRIPCION DE LAS REVISIONES

REVISION	FECHA	DESCRIPCION DE LA MODIFICACION	OBSERVACIONES
00	Agosto 2013	Primera versión para entrega a la ANLA	
01	Abril – 2014	Información adicional	Respuesta Auto 0334 del 07 de Febrero de 2014

Elaborado por:
Ambiotec LTDA

Revisado por:
Grupo Ambiental

Aprobado Por:
Gerente Socioambiental – Hernando Medellín



Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
	01	Abril 2014	Sin restricción	2 / 165	

TABLA DE CONTENIDO

5.1	METODOLOGÍA DE EVALUACIÓN DE IMPACTOS AMBIENTALES	7
5.2	EVALUACIÓN DE IMPACTOS AMBIENTALES.....	11
5.2.1	Componente Abiótico.....	11
5.2.2	Componente Biótico.....	29
5.2.3	Componente Social.....	45
5.3	ANÁLISIS ECONÓMICO DE IMPACTOS	62
5.3.1	Metodología del Análisis Económico de Impactos.....	63
5.3.2	Determinación de Impactos Relevantes para el Análisis Económico.....	71
5.3.3	Revisión de Literatura Sobre Impactos Relevantes.....	113
5.3.4	Valoración Monetaria de Impactos Relevantes.....	123

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
	01	Abril 2014	Sin restricción	3 / 165	

LISTADO DE TABLAS

Tabla 5-1 Atributos para la Valoración de Impactos Ambientales	9
Tabla 5-2 Clave cromática para identificar los Impactos ambientales negativos de mayor importancia.....	10
Tabla 5-3 Clave cromática para identificación de impactos ambientales positivos de mayor importancia.....	10
Tabla 5-4 Evaluación de impactos ambientales– Alteración de la calidad del aire por emisiones de material particulado.....	11
Tabla 5-5 Evaluación de impactos ambientales– Alteración de los niveles de ruido	14
Tabla 5-6 Evaluación de impactos ambientales– Cambio de uso del suelo	16
Tabla 5-7 Evaluación de impactos ambientales– Generación de inestabilidad	18
Tabla 5-8 Evaluación de impactos ambientales– Alteración de las propiedades fisicoquímicas del suelo	19
Tabla 5-9 Evaluación de impactos ambientales– Generación de procesos erosivos	21
Tabla 5-10 Evaluación de impactos ambientales– Cambios en la calidad del agua.....	23
Tabla 5-11 Evaluación de impactos ambientales– Alteración del régimen de caudales	25
Tabla 5-12 Evaluación de impactos ambientales– Alteración del régimen sedimentológico.....	26
Tabla 5-13 Evaluación de impactos ambientales– Alteración de la dinámica del cauce	27
Tabla 5-14 Evaluación de impactos ambientales– Ocupación del cauce	28
Tabla 5-15 Evaluación de impactos ambientales– Cambio en la calidad perceptual del paisaje	29
Tabla 5-16 Evaluación de impactos ambientales– Alteración de la vegetación terrestre	32
Tabla 5-17 Evaluación de impactos ambientales– Afectación de la biota acuática	34
Tabla 5-18 Evaluación de impactos ambientales– Disminución en las poblaciones de flora nativa	36
Tabla 5-19 Evaluación de impactos ambientales– Efecto borde y barrera	38
Tabla 5-20. Evaluación de impactos ambientales–Modificación de hábitats de fauna silvestre.....	40
Tabla 5-21 Evaluación de impactos ambientales– Fragmentación de hábitat	41
Tabla 5-22 Evaluación de impactos ambientales– Disminución en las poblaciones de fauna nativa	43
Tabla 5-23 Evaluación de impactos sociales– Afectación de predios	45
Tabla 5-24 Evaluación de impactos sociales– Afectación a la movilidad.....	47
Tabla 5-25 Evaluación de impactos sociales– Afectación a la infraestructura existente y redes de servicios.....	49
Tabla 5-26 Evaluación de impactos sociales – Demanda de mano de obra y de servicios.	50
Tabla 5-27 Evaluación de impactos sociales – Productividad del sector	51
Tabla 5-28 Evaluación de impactos sociales – Afectación de los ingresos	52
Tabla 5-29 Evaluación de impactos sociales – Conflicto con la comunidad	53
Tabla 5-30 Evaluación de impactos sociales – Generación de expectativas.....	55
Tabla 5-31 Evaluación de impactos sociales – Relaciones sociales.....	57
Tabla 5-32 Evaluación de impactos sociales – Traslado de la población	58
Tabla 5-33 Evaluación de impactos sociales – Relación con el territorio.....	59
Tabla 5-34 Evaluación de impactos sociales – Generación de riesgos de accidente.....	60
Tabla 5-35 Evaluación de impactos sociales – Cambio en las condiciones de salud.....	61

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique

CONCESIONARIA



Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	4 / 165

Tabla 5-36 Evaluación de impactos sociales – Afectación al patrimonio arqueológico	62
Tabla 5-37 Pasos Metodológicos desagregados seguidos por el equipo de AE.	66
Tabla 5-38. Ejemplo de dos impactos con igual puntaje.....	71
Tabla 5-39. Ejemplo de dos impactos con igual puntaje.....	72
Tabla 5-40. Actividades definidas del EIA	80
Tabla 5-41. Correspondencia entre medios y efectos específicos y los flujos de bienes y servicios	81
Tabla 5-42: Flujos de bienes y servicios ambientales a priorizar.	83
Tabla 5-43: Criterios y variables de entrada.....	84
Tabla 5-44: Conjuntos difusos asociados a las variables de entrada de los modelos de cada criterio.....	86
Tabla 5-45: Función de conversión, modelo VET.	89
Tabla 5-46: Función de conversión, modelo Metodología.	89
Tabla 5-47 Reglas de inferencia del modelo AE.	89
Tabla 5-48 Reglas de inferencia del modelo SIG.....	90
Tabla 5-49: Reglas del modelo de Relevancia Agregada.....	94
Tabla 5-50: Mecanismo de evaluación para la obtención de los valores de entrada usados en el modelo Mamdani del criterio de VET.....	95
Tabla 5-51: Resultados del mecanismo de evaluación para variables de entrada de VET, AE y Metodología.....	96
Tabla 5-52: Valores de entrada de las variables del modelo SIG.	99
Tabla 5-53: Resultados de implementación de modelos - 1.....	105
Tabla 5-54: Resultados de implementación de modelos - 2.	106
Tabla 5-55: Impactos relevantes para valoración.	107
Tabla 5-56. Movimiento de Carga Nacional (Miles de Toneladas).....	108
Tabla 5-57. Movimiento de Carga Nacional por modo de Transporte (Miles de Toneladas).....	109
Tabla 5-58 Distribución Porcentual Carga Nacional Toneladas por Año.	110
Tabla 5-59. Movimiento de Pasajeros.	110
Tabla 5-60. Conteo Manual en Carreteras.	111
Tabla 5-61. Conteo Vivienda, Hogares y Personas	112
Tabla 5-62. Establecimientos por Actividad Económica.	112
Tabla 5-63. Establecimientos según escala de personal por actividad económica	113
Tabla 5-64. Costos y beneficios ambientales y socioeconómicos a valorar.	113
Tabla 5-65. Factores relativos de des-utilidad por lesiones nivel de gravedad.....	121
Tabla 5-66 . Variables que describen el modelo Logit Multinomial	123
Tabla 5-67. Hogares y personas expuestas (2013)	126
Tabla 5-68. Costos promedio por evento de enfermedad (en pesos del 2013)	127
Tabla 5-69. Viajes anuales por categoría de vehículo, para el año 2010.....	129
Tabla 5-70. Costos de transporte de carga por kilómetro y variaciones por la operación del proyecto.....	131
Tabla 5-71: Disponibilidad a pagar por categoría y tamaño de los viajes, para mayor confort y seguridad en los pasos viales por los centros urbanos.	133
Tabla 5-72. Variación del precio de la tierra por hectárea de acuerdo a la inflación	135
Tabla 5-73. Número de hectáreas en cada rango de distancia en cada municipio.	136
Tabla 5-74. Beneficios por aumento del precio de la vivienda.	137
Tabla 5-75. Datos de accidentalidad, muertes y heridos.	137
Tabla 5-76. Costos promedio de evento de accidente.....	138
Tabla 5-77. Beneficios por la generación de empleo	139
Tabla 5-78. Impuestos pagados por el proyecto.	140
Tabla 5-79: Beneficios según programas del plan de inversión del 1%.....	140

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique


CONCESIONARIA



Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2


CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	5 / 165

Tabla 5-80. Valor de medidas de prevención, corrección, mitigación y compensación.....	141
Tabla 5-81. Volumen de aprovechamiento forestal por tramos.	142
Tabla 5-82. Valor de las transferencias por aprovechamiento forestal.	142
Tabla 5-83. Demanda de agua durante la construcción.	142
Tabla 5-84. Tasas por uso de agua.....	143
Tabla 5-85. Principales mercados de servicios ambientales de los bosques.	144
Tabla 5-86. Valor de los servicios ambientales de los bosques.....	145
Tabla 5-87. Costos por servicios ambientales del bosque.....	145
Tabla 5-88. Costos por servicios ambientales del bosque.....	146
Tabla 5-89 Costos de transporte de carga por kilómetro y variaciones por la operación del proyecto.....	147
Tabla 5-90. Procedencia de los clientes de la unidad de negocio.....	149
Tabla 5-91. Valor de las pérdidas de los pequeños negocios durante los primeros tres años de operación del proyecto.....	149
Tabla 5-92. Costos mensuales por población de menor confort por afectación de paisaje. (En pesos colombianos a precios corriente).....	151
Tabla 5-93. Flujo de Costos del Proyecto en millones de pesos.....	152
Tabla 5-94. Flujo de Beneficios por rubro del Proyecto en millones de pesos.....	153
Tabla 5-95. Cálculo de la Relación Beneficio/Costo.....	154

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
	01	Abril 2014	Sin restricción	6 / 165	

LISTADO DE ILUSTRACIONES

Ilustración 5-1: Localización general de la variante El Trique.....	63
Ilustración 5-2. Pasos metodológicos para el análisis económico de impactos ambientales – Proyecto Ruta del Sol – Tramo 2.....	64
Ilustración 5-3. Esquema de Beneficios y costos del Proyecto.	66
Ilustración 5-4: Sistema de inferencia difuso (Mamdani)	76
Ilustración 5-5: Buffer de 250 m alrededor de la variante (naranja).	125

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
	01	Abril 2014	Sin restricción	7 / 165	

5 EVALUACIÓN AMBIENTAL

En este capítulo se presenta la identificación y evaluación de impactos ambientales a partir de la caracterización del área de influencia, para dos escenarios a saber: con y sin proyecto, con el fin de precisar los impactos atribuibles al proyecto.

A continuación se presenta la metodología de evaluación e identificación de impactos a implementar, para la construcción de la variante para el centro poblado El Trique.

5.1 METODOLOGÍA DE EVALUACIÓN DE IMPACTOS AMBIENTALES


En este capítulo se identifican y califican los impactos que se pueden generar con las diversas actividades, sobre los componentes abiótico, biótico y socioeconómico de la zona, en donde los impactos de mayor incidencia tendrán lugar durante la construcción de la vía, y la oferta ambiental que a la fecha se puede encontrar es producto de procesos sucesionales y de recuperación natural. Igualmente ocurre a nivel socioeconómico y cultural, debido a los procesos de colonización y poblamiento que han tenido lugar en torno a la vía, por lo cual la metodología para identificar los impactos socioeconómicos en la población residente y en las actividades económicas, está orientada a conocer los principales cambios que se suscitan en las unidades sociales por la venta involuntaria del predio. La adquisición de los predios para el desarrollo del proyecto corresponde a la venta involuntaria de estos predios, siendo esta la única causa que genera una lista de impactos con valores diferenciales de acuerdo al tipo de tenencia y al uso que tienen las unidades sociales sobre el predio.

Antes de iniciar la identificación y evaluación de impactos ambientales generados por el proyecto, se mencionan las características de los componentes ambientales teniendo en cuenta las actividades que actualmente se desarrollan en la zona de estudio, es decir con el escenario sin proyecto.

La metodología utilizada busca medir la magnitud y naturaleza de los impactos ocasionados por las actividades de las obras proyectadas, con el fin de determinar las prioridades de acción. Para su aplicación fue necesario delimitar y describir una línea base, determinar las áreas de influencia del proyecto, obtener información secundaria en los aspectos sociales, económicos y ambientales, efectuar recorridos en el área de intervención, sistematizar información recolectada y evaluar el grado de afectación sobre los distintos componentes intervenidos.

La identificación y evaluación de impactos fue realizada por un grupo interdisciplinario de profesionales, con experiencia en proyectos de infraestructura vial.

Para la identificación de impactos ambientales se utilizó la evaluación propuesta por Leopold donde se trabaja con dos variables: en el eje de la "X" las actividades constructivas de la vía y en el eje de la "Y" los impactos que se pueden generar en cada uno de los componentes físico, biótico y socioeconómico. Para ello el consultor, efectuó la identificación de las actividades, componentes y elementos ambientales a impactar con las obras del proyecto como se puede detallar en la Matriz de identificación de impactos ambientales sin proyecto y la Matriz de identificación de impactos ambientales con proyecto que se presentan en el Anexo 12.

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
	01	Abril 2014	Sin restricción	8 / 165	

Para la calificación de impactos se tomó la metodología desarrollada por Jorge Alonso Arboleda, descrita en el manual de evaluación ambiental de impactos ambientales de Colombia, MEIACOL, (Ministerio de Ambiente, 1998), donde se define el uso de un índice denominado “Calificación ambiental (Ca)” en donde para su determinación se evalúan cinco (5) atributos característicos de cada impacto de acuerdo con lo que propone el autor. Estos cinco atributos son: Clase, presencia, duración, evolución y magnitud, definidos así:

CLASE (C): Define el sentido del cambio ambiental producido por una determinada acción. Puede ser positivo (+) si mejora el ambiente o negativo (-) si lo degrada de manera inmediata o a futuro.

PRESENCIA (P): este criterio califica la probabilidad de que el impacto pueda darse, expresado en un porcentaje de probabilidad de ocurrencia.

DURACIÓN (D): Evalúa el periodo de existencia activa del impacto y sus consecuencias, se expresa en función del tiempo que permanece el impacto.

EVOLUCIÓN (E): Evaluará la velocidad de desarrollo del impacto, desde que aparece o se inicia hasta que se presente plenamente con todas sus consecuencias. Se califica acorde con la relación entre la magnitud máxima alcanzada por el impacto y la variable de tiempo, y se expresa en unidades relacionadas con la velocidad con que se presente el impacto.

MAGNITUD (M): Califica la dimensión o tamaño del cambio ambiental producido por una actividad o proceso constructivo u operativo. Los valores de magnitud absoluta cuantificados o inferidos se transforman en términos de magnitud relativa (porcentaje) que es una expresión mucho más real del nivel de afectación del impacto, este parámetro puede ser obtenido mediante la comparación del valor del elemento ambiental afectado con o sin proyecto ò analizado las condiciones de calidad ambiental calificando la calidad ambiental actual de los diferentes elementos ambientales y estimando su afectación por el proyecto.

CALIFICACIÓN AMBIENTAL


Esta permite obtener y explicar las relaciones de dependencia que existen entre los cinco criterios, ponderados a través de dos constantes (a y b) que le dan equilibrio a los pesos relativos, cuya suma debe ser igual a 10. Siguiendo la presente ecuación:

$$Ca = C (P (a *E* M + b* D))$$

Dónde:

- Ca: Calificación ambiental (varía entre 0.1 y 10.0)
- C: Clase, expresado por signo + ó -, según el tipo de impacto
- P: Presencia (Varía entre 0.0 y 1.0)
- E: Evolución (Varía entre 0.0 y 1.0)
- M: Magnitud (Varía entre 0.0 y 1.0)
- D: Duración (Varía entre 0.0 y 1.0)
- a: 7.0
- b: 3.0

Según las calificaciones asignadas a cada parámetro de evaluación, el valor absoluto de Ca será mayor que cero (0) y menor o igual a 10. Este valor numérico se convierte en una expresión que

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
	01	Abril 2014	Sin restricción	9 / 165	

indica la importancia relativa del impacto en muy alta, alta, media, baja y muy baja, según la asignación de rangos.

En **Tabla 5-1** se observan los rangos y criterios para la evaluación de impactos ambientales, aplicados con éxito en proyectos de generación termoeléctrica, hidroeléctricas, redes eléctricas, construcción de carreteras, implementación de cultivos, entre otros.

Posteriormente, se procede a calificar los impactos identificados para cada componente ambiental (abiótico, biótico y socioeconómico) con los parámetros antes descritos, lo cual permite obtener la calificación ponderada para el impacto ambiental considerado. Esta última se obtiene mediante el promedio de las calificaciones asignadas a cada actividad.

Por lo anterior, la metodología de evaluación, ajustada a criterio del grupo consultor puede considerarse Ad-hoc.

Con base en esta calificación y en la priorización de impactos que se describe a continuación se pueden determinar cuáles serán las medidas a proponer en el plan de manejo ambiental a ejecutar y cuáles son las de mayor importancia dentro de la obra.

Tabla 5-1 Atributos para la Valoración de Impactos Ambientales

ATRIBUTOS PARA LA VALORACIÓN DE IMPACTOS AMBIENTALES		
CRITERIO	RANGO	VALOR
CLASE	Positivo	+
	Negativo	-
PRESENCIA	Cierta	1.0
	Muy probable	0.7
	Probable	0.3
	Poco Probable	0.1
	No probable	0.0
	Muy larga > 10 años	1.0
DURACION	Larga > 7 años	$0,7 < D < 1,0$
	Media > 4 años	$0,4 < D \leq 0,7$
	Corta >1 año	$0,1 < D \leq 0,4$
	Muy corta < 1 año	$0,0 < D \leq 0,1$
	Muy rápida < 1 mes	$0,8 < E \leq 1,0$
EVOLUCIÓN	Rápida < 12 meses	$0,6 < E \leq 0,8$
	Media < 18 meses	$0,4 < E \leq 0,6$
	Lenta < 24 meses	$0,2 < E \leq 0,4$
	Muy lenta > 24 meses	$0,0 < E \leq 0,2$
	Muy alta: M > del 80%	$0,8 < M \leq 1,0$
MAGNITUD	Alta: M entre 60 y 80%	$0,6 < M \leq 0,8$
	Media: M entre 40 y 60%	$0,4 < M \leq 0,6$
	Baja: M entre 20 y 40%	$0,2 < M \leq 0,4$

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique

CONCESIONARIA



Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	10 / 165

ATRIBUTOS PARA LA VALORACIÓN DE IMPACTOS AMBIENTALES		
CRITERIO	RANGO	VALOR
	Muy baja: $M < \text{del } 20\%$	$0.0 < M \leq 0,2$
IMPORTANCIA AMBIENTAL	Ca entre 8.0 y 1.0	Muy alta
	Ca entre 6.0 y 8.0	Alta
	Ca entre 4.0 y 6.0	Media
	Ca entre 2.0 y 4.0	Baja
	Ca entre 0.0 y 2.0	Muy baja
CONSTANTES DE PONDERACIÓN		a= 7.0
		b= 3.0

Fuente: Adaptado de Ministerio de Ambiente, 1998

Para cada actividad desarrollada en la etapa de preconstrucción, construcción y operación, se evaluaron y calificaron los impactos ambientales existentes o que pueden llegar a generarse, con el fin de resaltar los impactos de mayor importancia (**Tabla 5-2**) y sobre este criterio generar las medidas de manejo ambiental y de gestión social que, deberán ser desarrolladas e implementadas en el plan de manejo ambiental.

Tabla 5-2 Clave cromática para identificar los Impactos ambientales negativos de mayor importancia

Calificación	Rango*
Muy Alta	Ca entre -8.0 y -10.0
Alta	Ca entre -6.0 y -8.0
Media	Ca entre -4.0 y -6.0
Baja	Ca entre -2.0 y -4.0
Muy Baja	Ca entre -0.0 y -2.0


Fuente: Ministerio de Ambiente, 1998

*Estos rangos están definidos para los impactos de clase negativa, teniendo en cuenta que los impactos de clase positiva tienen una clave cromática diferente

Los impactos positivos identificados y calificados tienen una clave cromática que se puede identificar como se presenta a continuación:

Tabla 5-3 Clave cromática para identificación de impactos ambientales positivos de mayor importancia

Clase de impacto	Rango
Positivo	Ca entre 0.0 y 10.0
Alta	Ca entre 6.0 y 8.0
Media	Ca entre 4.0 y 6.0

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
	01	Abril 2014	Sin restricción	11 / 165	

Clase de impacto	Rango
Baja	Ca entre 2.0 y 4.0
Muy Baja	Ca entre 0.0 y 2.0

5.2 EVALUACIÓN DE IMPACTOS AMBIENTALES

Una vez establecidos los componentes y elementos ambientales para cada uno de los escenarios (sin proyecto y con proyecto), se procedió a realizar la respectiva calificación de los impactos ambientales identificados, siguiendo la metodología de Arboleda.

Las matrices de evaluación de impactos ambientales sin proyecto y con proyecto se presentan en el Anexo 12.

A continuación se relaciona la interpretación de los resultados alcanzados por la valoración cruzada de las actividades constructivas proyectadas, frente a los elementos identificados como de posible afectación. Se presenta un análisis de la situación actual (sin proyecto) y futura (con proyecto), para cada uno de los componentes ambientales afectados y los impactos ambientales identificados, por medio de fichas, que contienen la siguiente información.

- Identificación del Impacto
- Actividades que generan el impacto
- Manera cómo impacta el ambiente
- Lugar en donde se presenta el impacto.
- Valoración relativa del impacto
- Comparación de resultados.

En el análisis presentado de la situación futura (con proyecto) se presentan los resultados obtenidos de la calificación realizada para la etapa de preconstrucción, construcción y operación y mantenimiento de la variante.

5.2.1 Componente Abiótico

Tabla 5-4 Evaluación de impactos ambientales– Alteración de la calidad del aire por emisiones de material particulado

AIRE	
Alteración de la calidad del aire por emisión PM10, NOx, SO2, CO2 y CO	
Situación Actual (Sin proyecto)	Situación futura (Con proyecto)
ACTIVIDAD QUE LO GENERA	
Las actividades que generan la alteración en la calidad del aire por la emisión de, PM ₁₀ , NO _x , SO ₂ , CO ₂ y CO, están relacionadas con el flujo continuo de vehículos de carga pesada que circulan por el centro poblado y eventualmente con algunas actividades agrícolas, pecuarias y silvopastoriles que se desarrollan en el área de influencia.	Actividades de construcción de la variante El Trique asociadas con la demolición de infraestructura existente y viviendas, la relocalización de infraestructura, el descapote y remoción de la cobertura vegetal, el transporte y disposición de materiales, las excavaciones y cortes, los movimientos de tierras, la construcción de obras de arte y obras especiales (retorno), la producción

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique

CONCESIONARIA



Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	12 / 165

AIRE	
Alteración de la calidad del aire por emisión PM10, NOx, SO2, CO2 y CO	
Situación Actual (Sin proyecto)	Situación futura (Con proyecto)
	<p>colocación y transporte de concreto hidráulico, el transporte, colocación y compactación de concreto asfáltico, la poda de árboles en derecho de vía, la empedradización, pintura y señalización definitiva y la limpieza y entrega final.</p> <p>Las actividades asociadas a la construcción obras de drenaje que generan este impacto como el perfilado (conformación de taludes), la preparación de concretos para placas y fundida de estribos, la conformación de ataguías en sacosuelo y la instalación de prefabricados con grúas.</p> <p>Durante la operación, las actividades que pueden generar alteraciones de la calidad del aire por la emisión de PM₁₀, NO_x, SO₂, CO₂ y CO son la operación normal (tránsito en las vías), el mantenimiento de la vegetación en el derecho de vía, y la construcción, recuperación o refuerzo de la capa de rodadura y/o bermas en pavimento y, tratamiento de todo tipo de fallas en el pavimento.</p>
COMO IMPACTA EL AMBIENTE	
<p>En la situación actual el impacto en la alteración de calidad de aire por emisión de CO₂, se genera a nivel forestal debido al corte y quema de madera para uso doméstico (cocina) y por el flujo continuo de vehículos de carga pesada genera emisiones de material particulado como consecuencia de la combustión de combustible y el polvo que se acumula en la vía.</p> <p>Las actividades silvopastoriles y pecuarios, hacen un aporte de PM₁₀ como consecuencia de la movilización del ganado y el arrastre de material de suelo con escasa o desprovisto de cobertura vegetal (pastos). La circulación de vehículos por caminos destapados (acceso a la cascada) que comunican con la vía e existente, genera material particulado por el polvo que se levanta.</p> <p>A nivel agrícola se generan emisiones de material particulado – PM10, como consecuencia de la preparación de los terrenos para iniciar la siembra, en donde se lleva a cabo la suspensión de partículas por acción del viento.</p> <p>En el caso de la actividad antrópica, se genera CO₂ por la quema de residuos sólidos. En el caso de emisiones de NO_x, SO₂, CO₂ y CO por la combustión de combustibles fósiles, generados por el alto flujo vehicular de los automotores en la vía</p>	<p>Durante la etapa de construcción de la variante y otras obras de drenaje, se altera la calidad del aire por la generación de PM₁₀, NO_x, SO₂, CO₂ y CO especialmente por la manipulación de los materiales granulares y demás materiales de construcción.</p> <p>Igualmente por el uso de equipos y maquinaria tanto por su movilización por vías no pavimentadas como por la combustión de los vehículos involucrados en las diferentes actividades de la construcción y operación de la vía.</p> <p>Durante la operación de la vía, el tráfico de vehículos que se movilizan por la vía y el puente son fuente de material particulado y generación de gases.</p>

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique

CONCESIONARIA



Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	13 / 165

AIRE	
Alteración de la calidad del aire por emisión PM10, NOx, SO2, CO2 y CO	
Situación Actual (Sin proyecto)	Situación futura (Con proyecto)
<p>construida.</p> <p>Según el monitoreo de calidad de aire realizado por MCS Consultoría y Monitoreo Ambiental S.A.S. 2013, realizado para el centro poblado El Trique, en el cual se monitoreo las concentraciones de: PST, PM10, NOX, SO2 y CO. Los resultados obtenidos de Partículas Suspendidas Totales (PST), no se observan fuera de la norma establecida en horario diurno ni nocturno al igual que para material particulado (PM10), óxidos de nitrógeno (NOX), dióxidos de azufre (SO2), dióxido de carbono (CO) dando cumplimiento a lo exigido en la Resolución 610 del 2010 emitida por el del MAVDT hoy MADS.</p>	
DONDE SE PRESENTA EL IMPACTO	
<p>En el centro poblado a ambos costados de la vía y en el corredor existente.</p>	<p>A lo largo del corredor vial, en su área de influencia y de manera especial en los sitios que se han establecido como frentes de trabajo, en los patios de mantenimiento, los centros de acopio (material y escombros).</p>
VALORACIÓN RELATIVA DEL IMPACTO	
<p><i>Calificación ambiental (CA) -2.7</i> Impacto ambiental de baja importancia</p>	<p><i>Calificación ambiental construcción (CA) -4.0</i> <i>Calificación ambiental operación (CA) -3.4</i> Impacto ambiental de media y baja importancia</p>
COMPARACIÓN DE RESULTADOS	
<p>En la situación actual la intensidad del impacto es de baja importancia teniendo en cuenta que las emisiones de material particulado no son significativas, de acuerdo con los monitoreos realizados y que la zona en donde se plantea el desarrollo de la variante El Trique actualmente tiene un carácter fundamentalmente rural, donde las actividades que actualmente se desarrollan en la zona no generan un impacto significativo que represente un riesgo para la salud humana.</p> <p>Para la situación futura se presenta una intensidad un mayor para este impacto teniendo en cuenta que el desarrollo de las actividades de construcción principalmente, y operación descritas anteriormente hacen que el impacto tenga una mayor presencia y evolución, considerando que la emisión de material particulado será considerablemente mayor a la de las condiciones actuales, lo cual genera unas modificaciones más representativas de las condiciones atmosféricas de la zona; sin embargo esta situación no tiene una importancia relevante considerando que no representa un riesgo para la salud de la población cercana a la vía. Por lo tanto, se hace necesario que para mitigar el impacto de la afectación de la calidad del aire por emisión de material particulado PM₁₀ generado por la construcción de la vía además de NOx, SO₂, CO₂ y CO, se implementen las medidas de manejo necesarias para no causar daños en la calidad de vida de la población aledaña.</p>	

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique

CONCESIONARIA



Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	14 / 165

Tabla 5-5 Evaluación de impactos ambientales– Alteración de los niveles de ruido

AIRE Alteración de los niveles de ruido	
<i>Situación Actual (Sin proyecto)</i>	<i>Situación futura (Con proyecto)</i>
ACTIVIDAD QUE LO GENERA	
<p>Las actividades que generan alteración de los niveles de ruido en la zona, están relacionadas con el flujo de vehículos de carga pesada sobre la vía existente y las actividades del centro poblado.</p>	<p>Durante la etapa de preconstrucción de la variante El Trique se puede generar emisiones de ruido durante la información a la comunidad si se emplean medios de información y/o convocatoria como el perifoneo.</p> <p>La actividad de construcción de la variante asociadas con la demolición de infraestructura existente y vivienda, la relocalización de infraestructura y servicios interceptados, el descapote y remoción de vegetación (incluye talas), el transporte de materiales de construcción y materiales sobrantes de excavación, las excavaciones y cortes, el movimiento de tierras (cortes y rellenos-compactación), la disposición de material sobrante de excavación y de descapote en sitios de disposición, construcción de obras de arte y obras especiales (retorno), la producción, colocación y transporte de concreto hidráulico (rígido), el transporte, colocación y compactación de concreto asfáltico, la poda de árboles en derecho de vía, y la limpieza y entrega final.</p> <p>Las actividades asociadas a la construcción obras de drenaje que generan este impacto son el perfilado (conformación de taludes), la conformación de ataguías en sacosuelo, la preparación de contratos para placas y fundida de estribos e instalación de prefabricados con grúas.</p> <p>Durante la operación, las actividades que pueden generar alteraciones por la emisión de ruido son la operación normal (tránsito en las vías), el mantenimiento de las obras de arte y de la vegetación en el derecho de vía, el tratamiento de todo tipo de fallas en el pavimento, la construcción, recuperación o refuerzo de la capa de rodadura y/o bermas en pavimento.</p>
COMO IMPACTA EL AMBIENTE	
<p>En la situación actual este impacto se presenta especialmente por la circulación de los automotores en la vía actual y el transporte que se moviliza en este sector del corredor de la vía.</p> <p>De la misma forma las actividades que se desarrollan en poblaciones aledañas a la vía también generan ruido. De acuerdo con el monitoreo de ruido realizado</p>	<p>Durante la etapa de construcción, se alteran los niveles de ruido de la zona por el funcionamiento de vehículos, equipos y maquinaria en las diferentes actividades desarrolladas durante la construcción de la vía, puentes y otras obras de drenaje y la disposición de material estéril. De la misma forma las aglomeraciones de personal en los frentes de obra y el desarrollo de las actividades diarias hacen que se</p>

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique

CONCESIONARIA



Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	15 / 165

AIRE Alteración de los niveles de ruido	
<i>Situación Actual (Sin proyecto)</i>	<i>Situación futura (Con proyecto)</i>
en el área de influencia directa del proyecto, los niveles de ruido diurno se encuentran fuera de los límites establecidos por la normatividad para vías nacionales al igual que los niveles de ruido nocturno.	incremento el ruido de la zona. Este impacto también se presenta durante la etapa de operación como consecuencia del tránsito de vehículos por la vía. De la misma forma algunas actividades de mantenimiento de la vía como la recuperación vial y la construcción, recuperación y refuerzo de la capa de rodadura pueden generar ruido por el funcionamiento de los equipos y la maquinaria empleada para llevar a cabo las diferentes labores que ellas involucran.
DONDE SE PRESENTA EL IMPACTO	
Este impacto se presenta fundamentalmente a lo largo de la vía actual en donde se desarrolla el tráfico vehicular.	A lo largo de todo el corredor vial en el área de influencia y de manera especial en los sitios que se han establecido como frentes de trabajo, en los patios de mantenimiento, centros de acopio.
VALORACIÓN RELATIVA DEL IMPACTO	
Calificación ambiental (CA) -4,4 Impacto ambiental de importancia media	Calificación ambiental construcción (CA) -4,1 Calificación ambiental operación (CA) -3.8 Impacto ambiental de baja y media importancia
COMPARACIÓN DE RESULTADOS	
En la situación actual la intensidad del impacto en la variante es de media importancia teniendo en cuenta que los niveles de ruido tanto en el día como en la noche, están superando los límites establecidos por la normatividad ambiental.	
En la situación futura en la etapa de construcción, se presenta una calificación media, donde es necesaria la utilización de maquinaria, equipos y vehículos, así como el grupo de trabajadores que adelantan las labores constructivas, los cuales generan ruido que perturba las condiciones bajo las cuales se desarrollan actualmente las actividades de la zona a medida que el frente de obra desarrolla los trabajos sin embargo la duración y la magnitud del impacto es muy baja, y estas actividades en su mayoría se realizarán en horarios diurnos (con excepción de la ocurrencia de alguna contingencia). Debe considerarse que este impacto puede tener una mayor magnitud en la etapa de operación, teniendo en cuenta que por la vía actual ya hay una representativa alteración de las condiciones de la zona por el tráfico vehicular.	


Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
	01	Abril 2014	Sin restricción	16 / 165	

Tabla 5-6 Evaluación de impactos ambientales– Cambio de uso del suelo

SUELO	
Cambio de uso del suelo	
<i>Situación Actual (Sin proyecto)</i>	<i>Situación futura (Con proyecto)</i>
ACTIVIDAD QUE LO GENERA	
El desarrollo de asentamientos humanos a los costados de la vía existente y las actividades agrícolas y ganaderas que se desarrollan en el AID.	<p>La demolición de infraestructura existente y vivienda, la relocalización de Infraestructura y servicios interceptados, el descapote y remoción de vegetación (incluye talas), el transporte de materiales de construcción y materiales sobrantes de excavación, las excavaciones y cortes, el movimiento de tierras (cortes y rellenos-compactación), la disposición de material sobrante de excavación, la construcción de obras especiales (intercambiadores, retornos, áreas de servicios y peajes), la construcción de obras de arte (muros, cunetas, protección de taludes y/o banca), la producción, colocación y transporte de concreto hidráulico (rígido), el transporte, colocación y compactación de concreto asfáltico, la pintura y señalización (definitiva) horizontal y vertical y emperadización.</p> <p>Durante la construcción de obras de drenaje tenemos el perfilado (conformación de taludes), la conformación de ataguías en sacosuelo, la preparación de concretos para placas y fundida de estribos y la instalación de prefabricados con grúas.</p>
COMO IMPACTA EL AMBIENTE	
<p>El cambio de uso del suelo generado por las actividades antrópicas, ocasionado por la tendencia al desarrollo del centro poblado El trique en donde se desarrollan actividades comerciales en búsqueda de una entrada económica de los habitantes tradicionales del lugar, lo cual ha generado la aparición de puntos con construcciones a borde de vía, aparición de cerramientos o cambios del paisaje tradicional para el establecimiento de equipamientos.</p> <p>De acuerdo con la caracterización ambiental en la zona existen áreas con conflicto de uso de suelo, debido a que las actividades que se desarrollan actualmente no son compatibles con el uso potencial.</p>	<p>La construcción de la nueva calzada genera el cambio de uso de suelo de toda el área en donde se plantea el desarrollo del proyecto vial, en donde se perderán en el contexto local áreas de mediana capacidad productiva, además se deberán relocalizar construcciones tanto de uso habitacional como comercial, así como redes de servicios interceptados por el proyecto lineal.</p> <p>Debido a la actividad descapote y remoción de cobertura vegetal en donde se realizarán las talas necesarias se alterará el uso de protección del suelo brindado por coberturas arbóreas y otras, las cuales deben compensarse como se plantea en el plan de manejo ambiental.</p>
DONDE SE PRESENTA EL IMPACTO	
Se presenta fundamentalmente a lo largo del AID del proyecto	A lo largo de todo el corredor vial en el área de influencia en donde se construirá la variante.
VALORACIÓN RELATIVA DEL IMPACTO	
Calificación ambiental (CA) -3.9 Impacto ambiental de baja importancia	Calificación ambiental construcción (CA) -3.2 Impacto ambiental de mediana importancia

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique

CONCESIONARIA



Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	17 / 165

SUELO

Cambio de uso del suelo

Situación Actual (Sin proyecto)

Situación futura (Con proyecto)

COMPARACIÓN DE RESULTADOS

En la situación actual la intensidad del impacto es media teniendo en cuenta que las actividades antrópicas y las agropecuarias han generado el cambio de uso del suelo de intensidad no muy representativa teniendo en cuenta el carácter extensivo y disperso de su desarrollo.

En la situación futura se presenta una intensidad un poco mayor teniendo en cuenta que para el desarrollo de las actividades constructivas descritas anteriormente no es necesaria la reubicación de población, los suelos donde se construirá la variantes son de aptitud agropecuaria el cual permitirá la construcción de la infraestructura que soporte las necesidades del tráfico vehicular que circulará por la variante. Esta misma situación se presenta para el traslado de redes de servicios que serán interceptados.


Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
	01	Abril 2014	Sin restricción	18 / 165	

Tabla 5-7 Evaluación de impactos ambientales– Generación de inestabilidad

SUELO Generación de inestabilidad
<i>Situación Actual (Sin proyecto)</i>
ACTIVIDAD QUE LO GENERA
No se identificó este impacto dentro de los impactos ambientales generados por las actividades desarrolladas en la situación actual o sin proyecto.
<i>Situación futura (Con proyecto)</i>
ACTIVIDAD QUE LO GENERA
La actividades de construcción de la variante asociada con la relocalización de infraestructura el descapote y remoción de vegetación (incluye talas), las excavaciones y cortes, la disposición de material sobrante de excavación y de descapote en sitios de disposición, construcción de obras de arte y obras especiales y el movimiento de tierras (cortes y rellenos-compactación).
En la construcción de obras de drenaje este impacto se puede presentar por el perfilado (conformación de taludes).
COMO IMPACTA EL AMBIENTE
La construcción de la variante genera en las zonas donde se conforman taludes por actividades de excavación o disposición de materiales sobrantes de excavación, y en general todos los puntos donde se ejecuten labores que impliquen cortes del terreno se generan desestabilización del talud, disgregación del suelo y el manto rocoso generando zonas pendientes con derrumbes y/o caída de rocas y la presencia de taludes no conformados.
De la misma forma con el descapote y remoción de la cobertura vegetal se puede propiciar la inestabilidad de taludes que se encuentren expuestos a la acción del viento y el agua.
DONDE SE PRESENTA EL IMPACTO
En la situación futura este impacto se presenta fundamentalmente a lo largo de la variante, y obras de drenaje en donde se conformen taludes o en zonas puntuales con media a alta pendiente.
VALORACIÓN RELATIVA DEL IMPACTO
Calificación ambiental (CA) -2.8 Impacto ambiental de baja importancia
COMPARACIÓN DE RESULTADOS
En la situación futura se presenta una intensidad un baja importancia teniendo en cuenta que la variante se desarrolla en una zona muy plana y que para el desarrollo de las actividades constructivas descritas anteriormente, es necesaria la conformación de taludes los cuales deben desarrollarse bajo buenas prácticas constructivas (terraceo de taludes) y la construcción de las obras de estabilización geotécnica para la protección de los taludes y/o banca mediante prácticas de empradización, obras de drenaje y subdrenaje, construcción de estructuras de retención y zanjas de coronación.


Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
	01	Abril 2014	Sin restricción	19 / 165	

Tabla 5-8 Evaluación de impactos ambientales– Alteración de las propiedades fisicoquímicas del suelo

SUELO	
Alteración de las propiedades fisicoquímicas del suelo	
<i>Situación Actual (Sin proyecto)</i>	<i>Situación futura (Con proyecto)</i>
ACTIVIDAD QUE LO GENERA	
<p>Las actividades que potencialmente pueden generar alteración de las propiedades fisicoquímicas del suelo, son las actividades agropecuarias, silvopastoriles y antrópicas.</p>	<p>Las actividades de pre-construcción del proyecto que pueden ocasionar cambios en las propiedades fisicoquímicas del suelo son el replanteamiento topográfico y la señalización y demarcación de seguridad vial.</p> <p>Las actividades de construcción de la variante son la demolición de infraestructura existente y vivienda, la relocalización de Infraestructura y servicios interceptados, el descapote y remoción de vegetación (incluye talas), el transporte de materiales de construcción y materiales sobrantes de excavación, las excavaciones, cortes y movimiento de tierras (cortes y rellenos-compactación), la disposición de material sobrante de excavación y de descapote en sitios de disposición (ZODME), la construcción de obras de arte (muros, cunetas, protección de taludes y/o banca), la construcción de obras especiales (intercambiadores, retornos, áreas de servicios y peajes), la producción, colocación y transporte de concreto hidráulico (rígido), el transporte, colocación y compactación de concreto asfáltico, la poda de árboles en derecho de vía, la emhradización, la pintura y señalización (definitiva) horizontal y vertical y la limpieza y entrega final.</p> <p>En la construcción de puentes y otras obras de drenaje este impacto se puede presentar por el perfilado (conformación de taludes) y la conformación de ataguías en sacosuelo.</p> <p>Durante la etapa de operación del proyecto las actividades que pueden generar este impacto son la operación normal (tránsito en las vías), el mantenimiento de obras de arte, el mantenimiento de la vegetación en el derecho de vía, el tratamiento de todo tipo de fallas en el pavimento, la recuperación de señalización vial, la construcción, recuperación o refuerzo de la capa de rodadura y/o bermas en pavimento.</p>
COMO IMPACTA EL AMBIENTE	
<p>Tanto la actividad antrópica como la agrícola generan contaminación del suelo al realizar el aporte de sustancias y residuos provenientes de estas actividades productivas. Los lixiviados provenientes de la descomposición de residuos sólidos domésticos,</p>	<p>Durante la etapa de construcción existe la susceptibilidad de generar residuos sólidos o líquidos como aceites y combustibles, que pueden ocasionar la contaminación de los suelos en donde se dispongan éstos haciendo que se modifiquen las</p>

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique



CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	20 / 165

SUELO	
Alteración de las propiedades fisicoquímicas del suelo	
<i>Situación Actual (Sin proyecto)</i>	<i>Situación futura (Con proyecto)</i>
<p>desechos humanos, y el excesivo uso de pesticidas y abonos que contaminan el suelo variando sus propiedades físicas, químicas y microbiológicas, lo cual altera su capacidad productiva.</p> <p>De igual forma el desarrollo de la actividad pecuaria genera cambios en las propiedades fisicoquímicas del suelo debido a los aportes por el ganado, así como por el impacto físico que tiene el pisoteo de las reses en el suelo que genera pérdida de su estructura.</p>	<p>propiedades fisicoquímicas del suelo.</p> <p>Durante la operación de la vía estas mismas sustancias pueden ocasionar este impacto como producto de los vehículos que se movilizan por la vía y de las actividades de mantenimiento, en donde se generan residuos sólidos y líquidos.</p> <p>El movimiento y remoción del suelo a fases profundas y el vertimiento o escorrentía de materiales de construcciones como arenas, cemento y productos químicos fuera del área de trabajo designado afectan las propiedades físicas y químicas del suelo.</p>
DONDE SE PRESENTA EL IMPACTO	
Se presenta a lo largo de toda la vía actual. Los aportes de materiales no degradables arrojados desde los vehículos se aprecian a borde de vía donde se acumulan.	En la situación futura este impacto se presenta fundamentalmente a lo largo del corredor vial y obras de drenaje en donde se conformen taludes.
VALORACIÓN RELATIVA DEL IMPACTO	
Calificación ambiental (CA) -3.7 Impacto ambiental de baja importancia	Calificación ambiental construcción (CA) -3.2 Calificación ambiental operación (CA) -3.9 Impacto ambiental de baja importancia
COMPARACIÓN DE RESULTADOS	
<p>En la situación actual la calificación del impacto es baja teniendo en cuenta que las actividades que ocasionan este impacto tienen una larga duración y una baja magnitud, por lo tanto el posible cambio que se ha generado en las propiedades fisicoquímicas del suelo, a lo largo de tiempo ha sido paulatino.</p> <p>El impacto tiene una valoración igual para el escenario con proyecto teniendo en cuenta que todos los insumos de construcción sean pétreos o agregados, generan un porcentaje de material particulado que es arrastrado por el viento o la escorrentía hacia zonas de drenaje y suelos adyacentes al frente de obra, sumado a lo anterior los residuos sólidos y derrames accidentales de productos químicos (combustibles, lubricantes, aceites, etc.) o el mal manejo de sus envases producen un impacto no fácilmente previsible ni cuantificable. Se presupone que las acciones antes mencionadas de contaminación serán producto de acciones fortuitas y mitigables siempre que se practiquen las medidas preventivas dentro de la obra para el control de derrames, y se haga una correcta disposición de los desechos de la obra.</p> <p>El impacto generado por el proyecto es recuperable a mediano plazo y su permanencia es temporal dependiendo del elemento y cantidad vertida, además el riesgo de afectación se mantendrá solo por el tiempo mientras se realizan las actividades constructivas.</p>	

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique



CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	21 / 165

Tabla 5-9 Evaluación de impactos ambientales– Generación de procesos erosivos

SUELO Generación de procesos erosivos	
<i>Situación Actual (Sin proyecto)</i>	<i>Situación futura (Con proyecto)</i>
ACTIVIDAD QUE LO GENERA	
La actividad agropecuaria es la que potencialmente puede generar procesos erosivos del suelo, así como en las zonas que se encuentran sin uso.	Las actividades de construcción de la variante asociada con el descapote y remoción de vegetación (incluye talas), excavaciones y cortes, el movimiento de tierras (cortes y rellenos-compactación), la disposición de material de excavación y la construcción de obras de arte y especiales. En la construcción de otras obras de drenaje este impacto se puede presentar por el perfilado (conformación de taludes) y la conformación de ataguías.
COMO IMPACTA EL AMBIENTE	
Las actividades antrópicas asociadas a labores agropecuarias propician la generación de procesos erosivos como consecuencia del inadecuado uso del suelo, en donde al no implementarse las medidas de manejo adecuadas se propicia la pérdida y arrastre de suelo por acción del viento y agua al dejar desprovistas de cobertura vegetal áreas en las cuales se han desarrollado actividades productivas previamente En áreas que han sido aprovechadas y que en este momento no tienen un uso determinado, en su mayoría se encuentran desprovistas de cobertura vegetal arbustiva o boscosa, en las que se encuentran rastrojos bajos y altos aislados asociados a pastos, las cuales no brindan una protección adecuada al suelo intervenido del efecto ocasionado por agentes erosivos.	La construcción de la nueva calzada puede generar procesos erosivos en las zonas en donde se conformen taludes por el corte o disposición de materiales tal y como sucede a lo largo del corredor vial en la cual deben implementarse las medidas de restauración y cubrimiento que impidan la generación de procesos erosivos por viento, lluvia y escorrentía. El descapote y remoción de la cobertura vegetal pueden propiciar la desestabilización de áreas adyacentes al área intervenida por la obra, lo cual por la acción de agentes erosivos puede ocasionar la pérdida de suelo al no contar con una cobertura que proteja a este de sus efectos.
DONDE SE PRESENTA EL IMPACTO	
A lo largo de la variante, especialmente en las zonas dedicadas a la agricultura.	Este impacto se presentará a lo largo de todo el corredor vial y obras de drenaje en donde se generen movimientos de tierra y se mantengan el suelo descubierto o sin ningún tipo de cobertura ya sea natural o artificial.
VALORACIÓN RELATIVA DEL IMPACTO	
Calificación ambiental (CA) -3.7 Impacto ambiental de baja importancia	Calificación ambiental (CA) -3.5 Impacto ambiental de baja importancia
COMPARACIÓN DE RESULTADOS	
En la situación actual la intensidad del impacto es baja, teniendo en cuenta las malas prácticas de manejo de suelo presentes en el panorama sin proyecto, las cuales son causadas por las inadecuadas prácticas pecuarias de la zona, donde no se implementan métodos adecuados para el control de erosión donde predomina la cobertura de pastos.	

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique

CONCESIONARIA



Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	22 / 165

SUELO

Generación de procesos erosivos

Situación Actual (Sin proyecto)

Situación futura (Con proyecto)

Para la etapa de construcción, el impacto tiene una duración asociada al tiempo durante el cual se van a desarrollar las obras constructivas en donde deben implementarse practicas constructivas adecuadas, además de la construcción de las estructuras de estabilización de taludes y/o banca, y la empradización, las cuales deben garantizar el control de la erosión en los taludes conformados durante la construcción del corredor vial y obras de drenaje.

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique



CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	23 / 165

Tabla 5-10 Evaluación de impactos ambientales– Cambios en la calidad del agua

AGUA Cambios en la calidad del agua	
<i>Situación Actual (Sin proyecto)</i>	<i>Situación futura (Con proyecto)</i>
ACTIVIDAD QUE LO GENERA	
<p>Las actividades que potencialmente pueden generar cambios en la calidad del agua son las actividades agropecuarias, silvopastoriles y antrópicas asociadas a través de descargas puntuales o difusas de aguas residuales domésticas o industriales.</p>	<p>Las actividades La demolición de infraestructura existente y vivienda, la relocalización de Infraestructura y servicios interceptados, el descapote y remoción de vegetación (incluye talas), el transporte de materiales de construcción y materiales sobrantes de excavación, las excavaciones, cortes y movimiento de tierras (cortes y rellenos-compactación), la disposición de material sobrante de excavación y de descapote en sitios de disposición (ZODME), la construcción de obras de arte (muros, cunetas, protección de taludes y/o banca), la construcción de obras especiales (intercambiadores, retornos, áreas de servicios y peajes), la producción, colocación y transporte de concreto hidráulico (rígido), el transporte, colocación y compactación de concreto asfáltico y la limpieza y entrega final.</p> <p>En la construcción obras de drenaje este impacto se puede presentar por la conformación de ataguías en sacosuelo y la preparación de concretos para placas y fundida de estribos.</p> <p>Durante la etapa de operación del proyecto, las actividades que pueden generar cambios en la calidad del agua son la operación normal (tránsito en las vías), el mantenimiento de obras de arte, el tratamiento de todo tipo de fallas en el pavimento, la recuperación de señalización vial, y la construcción, recuperación o refuerzo de la capa de rodadura y/o bermas en pavimento.</p>
COMO IMPACTA EL AMBIENTE	
<p>Las actividades antrópicas asociadas a labores agropecuarias hacen aporte de sedimentos y residuos sólidos y líquidos que pueden generar cambios en la calidad del agua de cuerpos de agua cercanos a zonas en donde se desarrollan estas actividades.</p> <p>De la misma forma los asentamientos que se encuentran al lado de la vía existente no cuentan con sistemas de alcantarillado por lo cual hacen sus descargas al cuerpo de agua más cercano.</p> <p>Estos vertimientos ocasionan el desmejoramiento de la calidad del agua, por el aumento de DBO y la turbidez, así como del contenido de coliformes totales y fecales, y de sólidos en el agua, como se evidencia en los monitoreos de calidad de agua realizados en el cuerpo hídrico Quebrada La Damiana.</p>	<p>Durante la etapa de construcción y operación de la segunda calzada de la variante El Trique se puede propiciar el cambio de la calidad del agua como consecuencia del aporte de sólidos y otras sustancias vertidas directamente o transportadas por acción de la escorrentía, los cual puede ocasionar en el agua el aumento de la turbidez, sólidos suspendidos, sólidos disueltos, conductividad, color y posiblemente cambios en el pH, el oxígeno disuelto, presencia de grasas y aceites y aumentos de la DBO y coliformes (totales y fecales) en el caso específico de fugas de aguas residuales de los baños portátiles de los asentamientos provisionales en los frentes de obra.</p> <p>Estos aportes de sustancias contaminantes a cuerpos de agua también se pueden presentar en el</p>

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique

CONCESIONARIA



Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	24 / 165

AGUA	
Cambios en la calidad del agua	
<i>Situación Actual (Sin proyecto)</i>	<i>Situación futura (Con proyecto)</i>
	desarrollo de las actividades en la construcción de puentes y otras obras de drenaje. Estas últimas son de especial interés teniendo en cuenta que las obras constructivas de la vía tienen un contacto directo con cuerpos de agua que son cruzados por el proyecto en las cuales deben implementarse las medidas de manejo ambiental necesarias que permitan mitigar los efectos generados por el aporte de cualquier tipo de material o sustancia proveniente del proyecto.
DONDE SE PRESENTA EL IMPACTO	
En las fuentes localizadas en el área de influencia directa e indirecta del corredor vial.	Este impacto se presentará a lo largo de todo el corredor vial en los puntos donde el proyecto cruza cuerpos de agua superficial y en la Quebrada La Damiana.
VALORACIÓN RELATIVA DEL IMPACTO	
Calificación ambiental (CA) -3.9 Impacto ambiental de media importancia	Calificación ambiental construcción (CA) -3.5 Calificación ambiental operación (CA) -3.8 Impacto ambiental de baja importancia
COMPARACIÓN DE RESULTADOS	
En la situación actual la calificación del impacto es media, teniendo en cuenta que actualmente se vierten residuos sólidos y líquidos a los cuerpos hídricos del AID lo que ha alterado la calidad de agua de las mismas.	
Para la etapa de construcción y operación, la calificación del impacto es de baja importancia, si se tiene en cuenta que la duración y la magnitud del mismo es baja, sin embargo deben implementarse las medidas de manejo que garantizan el mínimo aporte de cualquier material o sustancia a los cuerpos de agua cercanos al área de influencia del proyecto. En la ocurrencia de algún evento de derrame debe hacerse la implementación rigurosa de los procedimientos aplicables de manera que el impacto sea mitigable.	

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique



CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	25 / 165

Tabla 5-11 Evaluación de impactos ambientales– Alteración del régimen de caudales

AGUA Alteración del régimen de caudales	
<i>Situación Actual (Sin proyecto)</i>	<i>Situación futura (Con proyecto)</i>
ACTIVIDAD QUE LO GENERA	
Las actividades que potencialmente pueden generar cambios en la calidad del agua son las actividades agropecuarias y antrópicas asociadas a las demandas de agua generadas por el desarrollo de estas actividades ya sea para consumo, lavado, riego de cultivos o ganadería	<p>Este impacto se presenta durante el desarrollo de las actividades de construcción de la vía asociadas a la demanda de agua para con la producción, colocación y transporte de concreto hidráulico y la construcción de obras de arte; en la construcción de obras de drenaje se puede presentar en la preparación de concretos para placas y fundida de estribos.</p> <p>En la operación las actividades se refieren al mantenimiento de obras de arte, al tratamiento de todo tipo de fallas en el pavimento y la construcción, recuperación o refuerzo de la capa de pavimento.</p>
COMO IMPACTA EL AMBIENTE	
Las actividades antrópicas asociadas a labores agropecuarias ejercen una presión sobre el recurso hídrico al hacer uso de los cuerpos de agua superficial cercanos cuando no cuentan con un sistema de abastecimiento de agua ya sea potable o para actividades productivas en sistemas de riego o cualquier uso asociado a estas.	Durante la etapa de construcción de la variante El Trique se puede generar presión sobre el recurso hídrico para la preparación de concretos necesarios para la construcción de diversas estructuras, para el riego de áreas en las cuales debe evitarse el arrastre de materiales por acción del viento, para la hidratación de materiales provenientes del descapote, entre otras.
DONDE SE PRESENTA EL IMPACTO	
En las fuentes localizadas en el área de influencia directa e indirecta del corredor vial.	En el cuerpo hídrico de la quebrada Velázquez, de donde se solicita permiso de concesión de aguas.
VALORACIÓN RELATIVA DEL IMPACTO	
Calificación ambiental (CA) -1,3 Impacto ambiental de muy baja importancia	Calificación ambiental construcción (CA) -2.1 Calificación ambiental operación (CA) -1.1 Impacto ambiental de baja y muy baja importancia
COMPARACIÓN DE RESULTADOS	
<p>El escenario sin proyecto establece que el impacto se presenta con una intensidad baja, en la medida que por las condiciones climáticas adversas (épocas de verano fuertes) disminuyan los rendimientos hídricos de las corrientes.</p> <p>En la situación con proyecto deben implementarse las medidas de manejo que garanticen el mínimo impacto en la dinámica del cauce de los cuerpos de agua que se localizan en el área de influencia directa e indirecta, garantizando que el agua que va a ser concesionada para el proyecto no presente un conflicto con la otorgada previamente por medio de esta figura para otros usos de la zona.</p>	


Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
	01	Abril 2014	Sin restricción	26 / 165	

Tabla 5-12 Evaluación de impactos ambientales– Alteración del régimen sedimentológico

AGUA
Alteración del régimen sedimentológico
<i>Situación Actual (Sin proyecto)</i>
No se identificó este impacto dentro de los impactos ambientales generados por las actividades desarrolladas en la situación actual o sin proyecto.
<i>Situación futura (Con proyecto)</i>
ACTIVIDAD QUE LO GENERA
Las actividades de construcción durante las cuales puede generarse este impacto son el descapote y remoción de vegetación (incluye talas), excavaciones y cortes, la disposición de material sobrante de excavación, las excavaciones y cortes y el movimiento de tierras (cortes y rellenos-compactación).
En la construcción de obras de drenaje, las actividades que podrían generar este impacto son el perfilado (conformación de taludes) y la conformación e ataguías en sacosuelo.
COMO IMPACTA EL AMBIENTE
Alteración del equilibrio entre el suministro y transporte de sedimentos de las corrientes, que se manifestaría en procesos de agradación o degradación del lecho, acompañado por procesos erosivos.
DONDE SE PRESENTA EL IMPACTO
En el área de influencia directa a lo largo del corredor, en los puntos de interferencia con la red de drenaje superficial y en el área de influencia directa e indirecta, sobre las corrientes en la zona de construcción de puentes y otras obras de drenaje.
VALORACIÓN RELATIVA DEL IMPACTO
Calificación ambiental (CA) -4.1 Impacto ambiental de baja importancia
RESULTADOS
En la situación futura la intensidad del impacto es baja la cual debe ser manejada por medio de medidas constructivas y ambientales adecuadas de manera que se eviten en lo posible cualquier tipo de aporte a los cuerpos de agua superficial, así como la adecuada implementación de los procedimientos planteados en caso de presentarse un evento en el cual se agreguen sedimentos a los mismos.


Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
	01	Abril 2014	Sin restricción	27 / 165	

Tabla 5-13 Evaluación de impactos ambientales– Alteración de la dinámica del cauce

AGUA
Alteración de la dinámica del cauce
<i>Situación Actual (Sin proyecto)</i>
No se identificó este impacto dentro de los impactos ambientales generados por las actividades desarrolladas en la situación actual o sin proyecto.
<i>Situación futura (Con proyecto)</i>
ACTIVIDAD QUE LO GENERA
En la construcción de otras obras de drenaje por la conformación de ataguías en sacosuelo.
COMO IMPACTA EL AMBIENTE
Alteración de la dinámica del cauce de los cuerpos de agua que son cruzados por el proyecto puede generar la divagación de las corrientes manifestado en procesos erosivos y de socavación.
DONDE SE PRESENTA EL IMPACTO
En el área de influencia directa a lo largo del corredor, en los puntos de interferencia con la red de drenaje superficial y en el área de influencia directa e indirecta.
VALORACIÓN RELATIVA DEL IMPACTO
Calificación ambiental (CA) -4.6 Impacto ambiental de baja importancia
RESULTADOS
En la situación con proyecto la calificación del impacto es media, teniendo en cuenta que es necesario realizar la rectificación o amplicación, dependiendo el caso, de las obras de drenaje de los cuerpos hídricos que son cruzados por la variante, lo cual debe ser manejado por medio de medidas constructivas y ambientales adecuadas de manera que se eviten en lo posible cualquier tipo de alteración innecesaria de los cauces y evitar la posible generación de inundaciones, así como la generación de procesos erosivos y de socavación del lecho o las orillas de los cuerpos de agua.



Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
	01	Abril 2014	Sin restricción	28 / 165	

Tabla 5-14 Evaluación de impactos ambientales– Ocupación del cauce

AGUA	
Ocupación del cauce	
Situación Actual (Sin proyecto)	Situación futura (Con proyecto)
ACTIVIDAD QUE LO GENERA	
En la situación actual puede llegar a generar este impacto por la actividad antrópica, específicamente por l	La actividad de construcción durante la cual se presente este impacto es en el construcción de obras de arte (muros, cunetas, protección de taludes y/o banca) y fundición de pilotes en concreto in situ (boxes y alcantarillas).
COMO IMPACTA EL AMBIENTE	
La actividad antrópica asociada a la construcción de obras hidráulicas.	Durante la ejecución del proyecto, por la construcción de obras hidráulicas (boxes y alcantarillas).
DONDE SE PRESENTA EL IMPACTO	
A lo largo de la vía existente a la presencia de alcantarillas, cunetas y box culvert.	Este impacto se presentará a lo largo de todo el corredor vial, donde es necesario reforzar y extender o construir obras hidráulicas (boxes y alcantarillas).
VALORACIÓN RELATIVA DEL IMPACTO	
Calificación ambiental (CA) -3.1 Impacto ambiental de baja importancia	Calificación ambiental (CA) -4.3 Impacto ambiental de media importancia
COMPARACIÓN DE RESULTADOS	
En la situación actual la intensidad del impacto es baja, teniendo en cuenta que existen obras hidráulicas en la vía existente, pero la magnitud de la ocupación es muy baja, ya que las obras hidráulicas son menores, como boxes y alcantarillas.	
El impacto tiene una duración asociada al tiempo durante el cual se van a desarrollar las obras constructivas en donde deben implementarse practicas adecuadas, específicamente para las obras hidráulicas nuevas, por reemplazar y prolongar.	

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
	01	Abril 2014	Sin restricción	29 / 165	

5.2.2 Componente Biótico

Tabla 5-15 Evaluación de impactos ambientales– Cambio en la calidad perceptual del paisaje

PAISAJE	
Cambios en la calidad perceptual del paisaje	
Situación Actual (Sin proyecto)	Situación futura (Con proyecto)
ACTIVIDAD QUE LO GENERA	
<p>En la actualidad predominan en la zona las actividades relacionadas con el uso pecuario principalmente, agrícola y antrópico, así como la operación vial existente</p>	<p>En la etapa de construcción de la variante el paisaje se vera afectado en una primera etapa con la señalización y demarcación de la zona donde se realizaran los trabajos, de construcción de la variante sobre el centro poblado El Trique, labores como el descapote, la tala de arboles, la intervención sobre áreas de vegetación, afectaran principalmente el paisaje del área, durante el funcionamiento de la misma labores como la empradización y el mantenimiento de los arboles que se sembraran al derecho de vía como acciones de mitigación de los impactos serán valorados como positivos, ya que estos afectaran el paisaje de la zona de influencia de una manera positiva. También al realizar las obras de construcción de puentes y obras de arte conexas cobre los cuerpos de agua igualmente se verá afectado el paisaje de la zona de influencia.</p> <p>En etapa de operación y mantenimiento del proyecto vial, se considera como impacto positivo el mantenimiento de la vegetación de derecho de vía a realizar una vez se encuentre en operación la doble calzada.</p>
COMO IMPACTA EL AMBIENTE	
<p>En la variante del Centro poblado El Trique la calidad perceptual del paisaje, está asociada a un paisaje rural, en el cual predomina la cobertura de pastos enmalezados junto a pastos limpios y algunas zonas de vegetación secundaria, donde la principal actividad económica es el desarrollo de la ganadería. Además existe tejido urbano discontinuo, que genera una rápida velocidad de ampliación de estas áreas, siendo cada vez menores los espacios naturales y los parches de bosque natural.</p> <p>El mayor impacto paisajístico que actualmente tiene el Centro Poblado el Trique de debe a la presencia del tejido urbano, ya que con el paso del tiempo se ha ido ampliando la frontera agrícola y pecuaria, afectando la vegetación nativa presente en la zona.</p>	<p>Por la construcción de la Variante Centro poblado El Trique, influirá en la alteración del paisaje típico de la zona, el cual en el área a intervenir está conformado por Tejido Urbano Discontinuo, Pastos Limpios y arbolados, Vegetación secundaria, Bosques Riparios y Cuerpos de Agua Artificiales.</p> <p>El mayor momento de impacto sobre el componente paisaje se dará durante la etapa constructiva, considerando la diversidad de actividades a realizar como el descapote y aprovechamiento forestal así como la operación de maquinaria y equipo pesado incidirán de manera drástica en este componente. Sin embargo una vez finalizadas las obras se presentaran medidas de manejo positivas, relacionadas con la adecuación paisajista del área intervenida, como son la empradización y la siembra de arboles al derecho de vía.</p> <p>Estas medidas entre otras buscan realzar de manera significativa la calidad perceptual del paisaje, conectándolo de manera funcional a las coberturas ya</p>

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique

CONCESIONARIA



Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	30 / 165

PAISAJE	
Cambios en la calidad perceptual del paisaje	
Situación Actual (Sin proyecto)	Situación futura (Con proyecto)
	establecidas y que corresponden al área de influencia indirecta del proyecto.
DONDE SE PRESENTA EL IMPACTO	
En la situación actual este impacto se presenta a lo largo de todo el corredor, siendo más perceptible en focos de asentamientos y en general en los lugares anexos al corredor vial existente.	<p>El impacto se presenta sobre el área de influencia directa del proyecto, al cambiar las coberturas será más evidente y tendrá mayor magnitud en los espacios relacionados a coberturas naturales como lo son bosques riparios parches de vegetación secundaria y cuerpos de agua. Momentáneamente será uno de los impactos de mayor proporción ante la pérdida inmediata de valores paisajísticos y ambientales, principalmente por las actividades de remoción de coberturas y tala de árboles, afectándose las características paisajísticas del entorno inmediato del sitio de construcción de variante.</p> <p>Las labores de mitigación como son el diseño paisajístico posterior a la construcción de la variante es de gran importancia, debido a que este traerá un beneficio ambiental positivo para el área de influencia de la variante.</p>
VALORACIÓN RELATIVA DEL IMPACTO	
La importancia ponderada para el impacto relacionado con cambios en la calidad perceptual del paisaje sin proyecto es Medio , teniendo en cuenta que de las actividades contempladas, las pecuarias y agrícolas son las actividades que mayor afectación causan sobre el paisaje del área de influencia de la vía.	Para la valoración del impacto que sobre el paisaje traerá consigo la construcción de la variante sobre el Centro Poblado El trique debe ser considerado en tres escenarios, la etapa de pre-construcción, la de construcción y en la etapa de operación. El impacto general es considerado Alto , en las actividades de descapote, remoción de vegetación, tala de árboles, excavaciones y disposición de los materiales excavados; también es importante decir que el paisaje de la zona ya esta siendo alterado por las actividades propias del centro poblado y la ganadería presente en el área de influencia de la vía, es cierto que el impacto a nivel paisajístico que generara la etapa de construcción de la variante es alto, pero con las obras de mitigación y paisajismo que se proponen el impacto a nivel del paisaje en la etapa de operación se observara será bajo, propiciando que a futuro el paisaje del área de influencia en general sea medio y se proyecte del acorde a un proyecto vial de esta importancia.
COMPARACIÓN DE RESULTADOS	
En general, la alteración paisajística y fragmentación de coberturas sobre la zona, es un escenario que se ha venido presentando por la ampliación acelerada de la frontera pecuaria principalmente.	
En el paisaje predominan los pastos limpios, vegetación secundaria, parches de bosque ripario y el tejido urbano continuo. El escenario con proyecto representa un impacto negativo en su fase constructiva, por las actividades propias que serán desarrolladas relacionadas con la intervención para la construcción de la variante, en su fase operativa el arreglo paisajístico propuesto permitirá el restablecimiento y mejora de la	

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique

CONCESIONARIA



Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	31 / 165

PAISAJE

Cambios en la calidad perceptual del paisaje

Situación Actual (Sin proyecto)

Situación futura (Con proyecto)

cobertura lineal de protección ambiental, la empradización de áreas anteriormente desprovistas de vegetación y permitirá dar uniformidad y estructura al corredor vial en su totalidad. De este modo, el balance sobre este componente en la comparación de los escenarios "Sin" y "Con" proyecto, se observa la tendencia de un cambio de paisaje rural a la presencia de la variante, la cual en su etapa de construcción genera impactos negativos pero en la etapa operativa trae consigo impactos positivos en la calidad perceptual del paisaje.

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique



CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	32 / 165

Tabla 5-16 Evaluación de impactos ambientales– Alteración de la vegetación terrestre

ECOSISTEMAS ALTERACIÓN DE LA VEGETACIÓN TERRESTRE	
<i>Situación Actual (Sin proyecto)</i>	<i>Situación futura (Con proyecto)</i>
ACTIVIDAD QUE LO GENERA	
<p>La presencia del Centro Poblado el Trique y las actividades conexas generadas por la presencia de este tejido urbano discontinuo, como son: la actividad ganadera, la agricultura y las actividades silvopastoriles propician que la vegetación terrestre sobre esta área de influencia se vea afectada por el aumento de la frontera pecuaria y agrícola ya que se elimina vegetación terrestre con el fin de introducir áreas para pastoreo.</p>	<p>La alteración de la vegetación se vera afectada principalmente en la etapa de construcción de la variante debido a las labores de descapote, tala de arboles, construcción de pasos sobre puntos hídricos.</p> <p>La poda de árboles de derecho de vía y el mantenimiento de la vegetación en el derecho de vía, son dos actividades de manejo positivas sobre la vegetación existente.</p>
COMO IMPACTA EL AMBIENTE	
<p>Al ampliar las zonas de pastoreo sobre la zona del centro poblado el trique, las actividades antrópicas propias del centro poblado, la agricultura presente en algunos puntos, mas que todo la siembra de arboles frutales de una manera aislada, han generado que las especies forestales propias de Bosque Húmedo tropical se hayan ido disminuyendo a lo largo de los años, implicando una perdida de biodiversidad sobre el área de influencia de la vía.</p> <p>De este modo, los impactos relacionados con los cambios en la cobertura vegetal y afectación del bosque secundario se manifiestan en aspectos relacionados con la pérdida de la diversidad florística de la zona tanto a nivel local como regional.</p>	<p>La remoción de la cobertura vegetal existente genera un impacto ambiental negativo e irreversible, sin embargo se deben considerar varios aspectos a tener en cuenta, ya que en la zona actualmente se presenta una actividad de ganadería principalmente ligada a aspectos de cultivo y comercialización de especies frutales principalmente, y el crecimiento en algún grado del Centro Poblado, la perdida de la vegetación terrestre solo se vera afectada en la etapa de construcción y la perdida no será mucha debido a la gran intervención que actualmente se presenta en la zona, se vera afectada principalmente los bosques riparios y algunas manchas de vegetación secundaria que se presenta.</p>
DONDE SE PRESENTA EL IMPACTO	
<p>El impacto de la pérdida de la vegetación arbórea se manifiesta en toda el área de estudio, y este se va acrecentando a medida que aumenta el tejido urbano y se amplían las fronteras agrícolas y pecuarias.</p>	<p>El impacto se presenta sobre el área de influencia directa de la Variante Centro Poblado el Trique, con mayor magnitud en los parches de bosque ripario así como en los fragmentos de vegetación Secundaria. La magnitud del impacto será menor en las áreas que están asociadas a otro tipo de coberturas.</p> <p>Inicialmente será uno de los impactos de mayor proporción ante la pérdida inmediata de valores paisajísticos y ambientales, asociados con los árboles como el indicador más visible.</p> <p>El diseño paisajístico para el manejo y adecuación de las franjas ambientales laterales y límites del derecho de vía, traerá un beneficio ambiental positivo al concepto de la conectividad biológica mediante la continuidad de un cordón forestal “sombra”; así mismo realzará el paisaje lineal asociado a la cobertura restablecida.</p>

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique

CONCESIONARIA



Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	33 / 165

ECOSISTEMAS ALTERACIÓN DE LA VEGETACIÓN TERRESTRE	
<i>Situación Actual (Sin proyecto)</i>	<i>Situación futura (Con proyecto)</i>
VALORACIÓN RELATIVA DEL IMPACTO	
<p>La importancia ponderada para el impacto negativo de alteración de la vegetación terrestre en la situación sin proyecto es Medio.</p>	<p>La valoración de la calificación Ambiental en el escenario con proyecto, durante la fase de construcción, generan un impacto inicial negativo, el cual se ve compensando durante la fase de operación con los planes de revegetalización, adecuación y conformación morfológica a realizar sobre las áreas de intervención. Y en general luego de realizadas las actividades de mitigación de este impacto la calificación general con proyecto sobre la vegetación terrestre es Medio. Cabe aclarar que existen actividades que afectaran de una manera muy alta la vegetación terrestre como lo son el descapote y el transporte de estos material a los sitios adecuados para estos fines, igualmente la conformación de taludes tendrán un impacto negativo alto sobre el proyecto, pero que evaluado en general os impactos ambientales generaran como se dijo anteriormente tendrán impactos negativo medio.</p>
COMPARACIÓN DE RESULTADOS	
<p>Al hacer la revisión del estado en el que se encuentran la vegetación terrestre en el área de influencia de la variante Centro poblado el Trique, en busca de fragmentos importantes de bosque solo es posible encontrar vegetación dominada en su mayoría por especies forrajeras y frutales, la cobertura presente se asocia a rondas hídricas y algunos parches con vegetación secundaria, siendo evidente que las coberturas de bosque han ido disminuyendo, principalmente por el aumento de la frontera agrícola o de ganadería extensiva, siendo este el mayor uso que se le da al suelo, por lo que las coberturas dominantes corresponden a pastos en general, por todo lo anterior es de esperarse que la conectividad de la zona este en mal estado.</p> <p>Con la aparición del proyecto el cambio de uso pasara de pastos limpios (Vegetación herbácea) a la presencia de la Variante, intervención que no se verá reflejada en la perdida de conectividad ya que la cobertura boscosa existente está rodeada de pastos limpios, enmalezados y vegetación secundaria en su mayoría, por lo cual la implementación del plan de restauración sobre esta zona, no solo aumentara la composición florística sino que también aumentara la funcionalidad ecológica en las áreas de influencia directa con las áreas de influencia indirecta del proyecto.</p>	

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique



CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	34 / 165

Tabla 5-17 Evaluación de impactos ambientales– Afectación de la biota acuática

ECOSISTEMAS	
Afectación de la biota acuática	
Situación Actual (Sin proyecto)	Situación futura (Con proyecto)
ACTIVIDAD QUE LO GENERA	
<p>Actualmente en el área de influencia de proyectada para la variante se presentan actividades antrópicas que se relacionadas con descargas puntuales o difusas de aguas residuales de tipo doméstico y/o industriales que afectan negativamente los cuerpos de agua, lo cual genera una disminución en la concentración de oxígeno y cambia el pH afectando negativamente la supervivencia de los organismos acuáticos. Adicionalmente, las captaciones de agua no reglamentadas y las actividades establecidas dentro los usos del agua interfieren en el caudal y torrencialidad, lo cual puede generar afectación sobre el entorno físico del ecosistema acuático, modificando las actividades y comportamientos de algunos individuos de la biota acuática. De manera paralela, el uso de insumos agrícolas también impacta negativamente el área, modificando las condiciones naturales del agua, lo cual afectando negativamente los diferentes organismos que conforman la biota acuática.</p>	<p>La afectación de la biota acuática durante la construcción de la variante El Trique y su directa intervención sobre los cuerpos de agua, Las actividades identificadas como generadoras de impacto específicamente son: El perfilado y conformación de taludes, conformación de ataguías en saco-suelo, preparación de concretos y fundida de estribos, instalación de prefabricados. Durante la fase de operación se considera el mantenimiento de obras de arte y puentes.</p>
COMO IMPACTA EL AMBIENTE	
<p>Durante la fase previa a la construcción y asociado a diferentes actividades de origen antrópico, a través del tiempo se ha propiciado el desmejoramiento de la calidad del agua, reflejado especialmente en aumentos de DBO, DQO, pH, coliformes totales y fecales y aumento de turbidez, sólidos en el agua y aumento en la concentración de sustancias químicas (jabones y detergentes), inestabilidad en el desarrollo poblacional de las comunidades hidrobiológicas, equilibrio y cadenas tróficas por cambios abruptos en las condiciones de los ecosistemas derivados de descargas puntuales no manejadas de tipo doméstico, deterioro en la calidad del ecosistema, diversidad y abundancia de los individuos de fauna íctica, bentos y plancton.</p> <p>Adicionalmente se presentan impactos sobre el desarrollo de la vida acuática por captaciones de agua no legalizadas para regadío, bebedero de animales y actividades domésticas que además de alterar la calidad del agua, causan fluctuaciones en los caudales de agua mínimos requeridos para el sostenimiento de comunidades bióticas en estos ecosistemas.</p>	<p>Asociado a las actividades constructivas de la variante, se efectuaran modificaciones al medio acuático, por lo cual las comunidades biológicas que residen de manera permanente en cauces o cuerpos de agua lentos pueden verse afectadas, y ocurrirá en todas las corrientes en donde se desarrollen trabajos aledaños cuyos drenajes contaminados lleguen a estas. Asimismo se prevé la reducción de organismos de la biota acuática, en su mayoría invertebrados y microalgas que se adhieren a las rocas, de gran importancia para la dinámica de los ecosistemas acuáticos. La construcción de las obras de arte como las alcantarillas y boxes generan un efecto de barrera física en la mayoría de los cuerpos de agua (si estos no se construyen correctamente, respetando el caudal y el sustrato del cuerpo de agua) interrumpiendo el flujo de especies y represando en algunos casos el recurso hídrico.</p> <p>Por otro lado, las principales corrientes del área de influencia de la construcción de la variante pueden llegar a ser receptoras de afectaciones propias de las obras ya que se llevarán a cabo ampliaciones y mantenimientos de obras y demás, por lo cual se modificaran las condiciones fisicoquímicas, afectando los parámetros físico-químicos requeridos por muchas comunidades biológicas, por lo cual puede haber reducción de las poblaciones de las mismas.</p>
DONDE SE PRESENTA EL IMPACTO	
<p>Aguas arriba de la mayoría de las corrientes de agua que</p>	<p>Este impacto ocurrirá en todas los cuerpos de agua</p>

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique

CONCESIONARIA



Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	35 / 165

ECOSISTEMAS

Afectación de la biota acuática

Situación Actual (Sin proyecto)	Situación futura (Con proyecto)
actualmente se presentan dentro del área proyectada para la variante y aquellas corrientes expuestas a los residuos de actividades de tipo antrópico (ganadería, aguas domésticas y uso recreativo).	loticos menores donde se desarrollen trabajos aledaños (Quebrada Damiana y Caño La Alegría), cuyos drenajes contaminados puedan llegar a las corrientes, como residuos sobrantes de movimientos de tierra; vertimientos líquidos hidrofobicos (aceites, combustibles, lubricantes) y/o aguas residuales de campamentos provisionales. Además el impacto generado en los lugares donde se realicen las obras de arte (alcantarillas y boxes) generando una barrera física en la migración de la fauna acuática.

VALORACIÓN RELATIVA DEL IMPACTO

Calificación ambiental (CA) -4.5 Impacto ambiental ponderado de media importancia	- Calificación ambiental (CA) -5.3 Impacto ambiental ponderado de media importancia
--	--

COMPARACIÓN DE RESULTADOS

Son mínimas las diferencias existentes entre el escenario sin y con proyecto, siempre y cuando se realicen desde el inicio de las obras un protocolo que incluya el control estricto de los procedimientos, aplicables con la finalidad de no contaminar ni afectar el medio hídrico y las comunidades biológicas asociadas a este y adecuar correctamente las obras hidráulicas (alcantarillas y boxes) y puentes.

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique

CONCESIONARIA



Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	36 / 165

Tabla 5-18 Evaluación de impactos ambientales– Disminución en las poblaciones de flora nativa

ECOSISTEMAS	
Disminución en las poblaciones de flora nativas	
Situación Actual (Sin proyecto)	Situación futura (Con proyecto)
ACTIVIDAD QUE LO GENERA	
Actualmente El Centro Poblado El trique, debido a las actividades tanto agropecuarias, como comerciales que se presentan en esta área, se convierte en un foco importante de la disminución de poblaciones de flora presentes.	La disminución en las poblaciones de flora en la etapa con proyecto, se presenta en la ejecución de actividades como el descapote, la remoción de la vegetación incluyendo las talas necesarias, la poda de árboles en derecho de vía, operación de maquinaria y equipo pesado actividades propias de la etapa de construcción y durante la operación de la variante con el tránsito que se generará sobre la vía.
COMO IMPACTA EL AMBIENTE	
<p>Hoy en día la pérdida de flora nativa en la zona, está determinada por el aprovechamiento indiscriminado de los bosques y vegetación secundaria para obtención de madera y para su uso doméstico. De igual manera la expansión de la frontera pecuaria ha propiciado la pérdida de coberturas con algún grado de conservación para dar paso a grandes extensiones de pastos.</p> <p>Por otro lado la presencia del casco urbano y de corredores viales ha afectado de manera negativa las poblaciones de flora lo cual ocasiona cambios en patrones reproductivos (dispersión de semillas) ya sea por vía anemócora o zoocora, reducción de áreas boscosas debido al uso de la madera ya sea para fines de uso domestico, o para uso comercial propiciando en algún modo el comercio ilegal.</p>	<p>La principal causa de pérdida de flora, se encuentra ligada a la actividad de descapote y remoción vegetal, ya que se ocasionara la pérdida de elementos arbóreos y la intervención directa sobre las coberturas vegetales.</p> <p>Por todo esto se considera que la construcción y operación de la variante vial, podría incrementar los atropellamientos de individuos de fauna silvestre y se pueden producir cambios en los patrones reproductivos y comportamentales generados por la carretera, lo cual resulta en la disminución de las poblaciones.</p> <p>Si bien estos impactos ya se pueden observar debido a que la zona actualmente presenta una alta intervención, el incremento en el flujo vehicular y posiblemente el aumento de la población que se asentaría en esta zona podría incrementar el aumento de la perdida de los pocos parches con algún tipo de flora que aun se presentan.</p> <p>Sin embargo para mitigar estos impactos se plantea dentro del arreglo paisajístico la siembra y recuperación de una franja ambiental manejada con elementos arbóreos que restituirán como complemento al impacto sobre el paisaje lineal, las cuales una vez instauradas propiciarán un corredor de paso tanto para fauna y esto originara una mejoría en gran medida la distribución de semillas de las especies arbóreas presentes en la zona.</p>
DONDE SE PRESENTA EL IMPACTO	
A lo largo del área de influencia donde se encuentra actualmente la vía.	A lo largo del área de construcción de la Variante.
VALORACIÓN RELATIVA DEL IMPACTO	
La calificación ambiental evaluada para el impacto de disminución en las poblaciones de flora y fauna nativas sin proyecto, es considerada como Alta , dado que hoy en día se presentan propios generados por la	La calificación ambiental evaluada para el impacto de disminución en las poblaciones de flora y fauna con la ejecución del proyecto, la calificación general es considerada como Alta , por lo cual se requiere

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique

CONCESIONARIA



Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	37 / 165

ECOSISTEMAS

Disminución en las poblaciones de flora nativas

Situación Actual (Sin proyecto)

ampliación de las fronteras agrícolas y ganadera así como la perturbación que implica la existencia del casco urbano la extracción de individuos de flora para su comercialización, y consumo local.

Situación futura (Con proyecto)

de la implementación de medidas que mitiguen el incremento de los impactos ya evidenciados en el escenario sin proyecto. Se observa que durante las labores de descapote y operación normal se obtienen impactos negativos muy altos sobre las poblaciones de flora nativas, por lo que se hace necesario que en esas actividades se realicen acciones para controlar esos impactos negativos muy altos.

COMPARACIÓN DE RESULTADOS

Actualmente sobre la zona de influencia del proyecto se denota el impacto generado por la presencia del Centro Poblado El Trique, desarrollo de actividades antrópicas, corredores viales, y otras actividades propias de la presencia de este centro poblado lo que han generado la disminución de las poblaciones de flora a lo largo del tiempo; con la construcción y operación de la variante vial, dichos efectos se verán incrementados en etapa de construcción principalmente por las actividades de descapote y aprovechamiento forestal; en etapa operativa se generarán los mismos impactos que actualmente genera la presencia de la vía, aunque estos serán mitigados por la siembra de árboles sobre el corredor lineal ubicado después de la franja ambiental que además de servir como elemento paisajístico servirá como barrera viva.

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique



CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	38 / 165

Tabla 5-19 Evaluación de impactos ambientales– Efecto borde y barrera

ECOSISTEMAS Efecto Borde y Barrera	
<i>Situación Actual (Sin proyecto)</i>	<i>Situación futura (Con proyecto)</i>
ACTIVIDAD QUE LO GENERA	
<p>Efecto de borde y barrera es generado principalmente por las actividades agrícolas y pecuarias que se presentan en la zona, esto ligado por el crecimiento del centro poblado, y la utilización de recursos naturales por parte de los pobladores para suplir sus necesidades.</p>	<p>Efecto borde y barrera acentuado a partir de las actividades de construcción relacionadas con el Descapote y remoción de la vegetación, construcción de obras de arte obras especiales y empradización, en puentes por el perfilado y conformación de taludes en etapa de operación por el funcionamiento y tránsito en las vías y puentes.</p>
COMO IMPACTA EL AMBIENTE	
<p>La característica general de la zona a intervenir, es encontrar fragmentos de bosques riparios inmersos en grandes matrices de pastos limpios y arbolados dedicados a la ganadería o agricultura, estas actividades generan los efectos de borde y barrera sobre el área de influencia de la vía, propiciando la disminución de la diversidad y estructuras de la vegetación nativa, esto trae como consecuencia la aparición de especies características de zonas intervenidas (generalistas), capaces de colonizar e invadir los hábitats que han sido alterados.</p> <p>Adicionalmente, las actividades forestales, pecuarias, y agrícolas han generado un paisaje altamente fragmentado, en donde las coberturas de bosque son poco abundantes en el área de influencia de la variante proyectada.</p> <p>Por otro lado la presencia del centro poblado y las vías actuales de orden primario y secundario, han generado dichos efectos ya que además de que su existencia genera barreras físicas para el paso de la fauna o dispersión de semillas.</p>	<p>Si bien el efecto borde y barrera es un efecto que ya se evidencia en la zona dado el cambio abrupto de coberturas, la construcción de la variante vial acentuará los efectos causados, considerando que las carreteras causan un aumento en áreas marginales o de borde, más aun teniendo en cuenta que en actividades como el aprovechamiento forestal se presenta la pérdida de individuos arbóreos y sobre la franja ambiental exigida por normatividad por seguridad vial se generarán coberturas desprovistas de vegetación arbórea, estando estas conformadas por pastos. Adicionalmente, el efecto barrera acentuará los efectos causados, pues la movilidad de los organismos o de sus estructuras reproductivas dado la existencia de la variante vial, incrementará la limitación en el potencial de los organismos para su dispersión y colonización.</p> <p>La construcción de la variante vial, generará la reducción del área de los relictos boscosos que serán intervenidos, así como aumento del aislamiento de estos, sin embargo es de considerar que el efecto borde generado por la ruta nacional existente y demás actividades de tipo productivo (ganadería y agricultura) lo cual se evidencia en la caracterización de los diferentes grupos faunísticos, donde prevalecen en la zona especies de tipo generalistas con alto potencial de colonización de hábitats alterados.</p> <p>De este modo, el mantenimiento y enriquecimiento de la vegetación protectora de cauce, es una de las principales actividades de mitigación debido a que estas son zonas sensibles ambientalmente, teniendo en cuenta su función de interconector de la biota terrestre con los ecosistemas adyacentes a la zona, como el bajo magdalena.</p>
DONDE SE PRESENTA EL IMPACTO	
<p>Ecosistemas boscosos intervenidos, inmersos en matrices de pastos y/o cultivos y ecosistemas fragmentados.</p>	<p>Ecosistemas fragmentados que serán cruzados por la construcción de la variante vial.</p>
VALORACIÓN RELATIVA DEL IMPACTO	

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique

CONCESIONARIA



Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	39 / 165

ECOSISTEMAS Efecto Borde y Barrera

<i>Situación Actual (Sin proyecto)</i>	<i>Situación futura (Con proyecto)</i>
La calificación del impacto efecto borde y barrera generado por el desarrollo de actividades agrícolas, ganaderas y antrópicas en la zona es considerado como Medio .	El impacto Efecto Borde y barrera, en el escenario general con proyecto es Alto , siendo mayor una vez está en operación, debe tenerse en cuenta que este disminuirá dependiendo de la capacidad de resiliencia de los ecosistemas intervenidos apoyado en las medidas de manejo de restauración y recuperación propuestas. Pero la actividad de descapote traerá consigo un impacto negativo muy alto sobre el efecto borde y barrera.

COMPARACIÓN DE RESULTADOS

Actualmente sobre la zona de influencia del proyecto se denota el impacto generado por la fragmentación de ecosistemas y el marcado efecto borde generado por intervenciones de tipo antrópico de tipo pecuario y agrícola especialmente y la presencia de los corredores viales actuales y la presencia del casco urbano sobre los relictos de vegetación secundaria y riparia presentes en la zona. Sin embargo, aunque el desarrollo del proyecto acentuará este impacto de manera especial durante las actividades constructivas y primeros años de operación, se considera que dependiendo de la capacidad de resiliencia de los ecosistemas intervenidos apoyado en las medidas de manejo para restauración y recuperación de coberturas se generarán condiciones que permitan la autorecuperación y mitigación de este impacto, sin desconocer que es y será un impacto latente generado tanto por el desarrollo de las actividades productivas como por la presencia del casco urbano.

Por otro lado, los impactos actuales (sin proyecto) sobre la composición, riqueza y abundancia de especies de animales incide en el efecto de barrera que representan los corredores viales y la existencia del casco urbano sobre la capacidad de dispersión o movimientos de las especies animales. Esto tendrá mayores repercusiones si el desarrollo del proyecto no contempla actividades de mitigación mediante programas de revegetalización y/o reforestación como el establecimiento de cercas vivas, el mantenimiento, enriquecimiento y aumento de los bosques protectores de cauce y la construcción y adecuación de pasos de fauna terrestres

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique

CONCESIONARIA



Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	40 / 165

Tabla 5-20. Evaluación de impactos ambientales—Modificación de hábitats de fauna silvestre

ECOSISTEMAS	
Modificación de hábitats de fauna silvestre	
Situación Actual (Sin proyecto)	Situación futura (Con proyecto)
ACTIVIDAD QUE LO GENERA	
La modificación de hábitats en el área proyectada a construir la Variante El Trique se ha generado por la expansión a través del tiempo de actividades forestales, silvopastoriles, pecuarias, agrícolas y antrópicas (presencia relacionadas con los cambios o intervenciones sobre sistemas de bosques secundarios o rastrojos para la ampliación de zonas para pastoreo o cultivo, instalación de construcciones, entre otros.	La modificación de hábitats tendrá lugar durante la etapa constructiva de la Variante El Trique por actividades propias del desarrollo del proyecto tales como: Descapote y remoción de la cobertura vegetal; excavaciones, cortes y voladuras; movimiento de tierras y actividades de emperadización, así como la operación normal de la vía posterior a la etapa de construcción.
COMO IMPACTA EL AMBIENTE	
<p>La fragmentación de las coberturas vegetales reguladoras de la mayoría de procesos ecológicos en los ecosistemas naturales es un fenómeno que se ha venido desarrollando en el área donde se proyecta a construir la Variante El Trique a causa de la expansión de las fronteras de actividades antrópicas relacionadas con el manejo forestal silvopastoril, pecuario y agrícola.</p> <p>Las actividades antrópicas mencionadas han generado que bosque o parches de bosques queden fragmentados e inmersos en matrices de pastos limpios o arbolados y con posibilidades de conexión muy reducidas o nulas, que ha desencadenado en la disminución en la composición de especies e individuos de fauna.</p> <p>Por lo anterior en el área a construir la Variante El Trique se identifican principalmente especies generalistas propias de ambientes intervenidos capaces de colonizar y desplazar otras especies por su capacidad de sobrevivencia y aprovechamiento de los pocos recursos disponibles tras las diversas intervenciones.</p>	La construcción de la variante El Trique, aunque si bien no se considera el generador principal de la fragmentación del ecosistema, contribuirá a la misma en términos de afectación de las coberturas vegetales existentes y como consecuencia la reducción de parches o fragmentos de bosques y vegetación secundaria que hoy en día se registran en la zona. En la actualidad estos relictos no presentan una conectividad constante pero son elementos clave para, para la movilización de la fauna silvestre.
DONDE SE PRESENTA EL IMPACTO	
Ecosistemas fragmentados por la implementación de sistemas pecuarios y agrícolas.	En las zonas de construcción del corredor vial Variante El Trique (obras de drenaje especialmente).
VALORACIÓN RELATIVA DEL IMPACTO	
La calificación ponderada para la fragmentación de hábitats en etapa sin proyecto es considerada como Media .	La importancia ponderada para el impacto modificación de hábitats, en el escenario con proyecto es de Media .
COMPARACIÓN DE RESULTADOS	
Los impactos actuales (sin proyecto) referidos a la fragmentación de ecosistemas resultan ser importantes dado las intervenciones y crecimiento acelerado de la frontera urbana, agrícola e implementación de actividades pecuarias. Por otro lado con la construcción de la Variante El Trique este impacto se incrementará en el sentido de que se disminuirá el tamaño y funcionalidad de las coberturas a intervenir.	

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique



CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	41 / 165

Tabla 5-21 Evaluación de impactos ambientales– Fragmentación de hábitat

ECOSISTEMAS Fragmentación de Hábitats	
<i>Situación Actual (Sin proyecto)</i>	<i>Situación futura (Con proyecto)</i>
ACTIVIDAD QUE LO GENERA	
Fragmentación de hábitats generado por la presencia de la vía existente, de el desarrollo de asentamientos humanos y el desarrollo de las actividades pecuarias, agrícolas y antrópicas.	Este impacto en fase de construcción es generado por actividades como descapote y remoción de la vegetación, intervención de cuerpos de agua artificiales, construcción de obras especiales, perfilado y revegetalización. En etapa operativa será generado por el tránsito en la vía.
COMO IMPACTA EL AMBIENTE	
<p>Uno de los impactos derivados de la construcción y operación de infraestructuras viales, es la fragmentación y aislamiento de ecosistemas.</p> <p>Hoy en día sobre el área de influencia directa, este impacto se ha generado por la fragmentación de las coberturas boscosas, destinadas hoy en principalmente a labores pecuarias como es la ganadería, esto ocasiona que se establezcan parches de vegetación rodeados principalmente por pastos. Ocasionando estos aparte de la fragmentación de los hábitats, la pérdida de biodiversidad tanto de flora como de fauna.</p> <p>La reducción de hábitats es una de las principales amenazas a la diversidad biológica, ya que la fragmentación y aislamiento de las áreas, genera la desestabilización de poblaciones afectando la riqueza y composición florística en la zona, al punto tal que, en el área de intervención se identifican principalmente especies generalistas propias de ambientes intervenidos capaces de colonizar y desplazar otras especies por su capacidad de sobrevivencia y aprovechamiento de los pocos recursos disponibles tras las diversas intervenciones.</p>	<p>La construcción de la variante vial incrementará la fragmentación en términos de las coberturas que serán intervenidas y la reducción de los parches o fragmentos boscosos que hoy en día se establecen en la zona, que si bien se encuentran fragmentados y aislados, de alguna manera generan conectividad y corresponden a los relictos que permiten el sustento y movilización de la fauna silvestre, esto especialmente referido a los cordones de vegetación riparia,</p> <p>Para tal efecto se propone que para contrarrestar la fragmentación de la vegetación, que la compensación por pérdida de biodiversidad se debe realizar en las áreas donde más significativa sea la perdida, y en aquellos ecosistemas que se consideren frágiles los cuales se les debe realizar acciones de conservación y mantenimiento de estos.</p> <p>De este modo, el mantenimiento y enriquecimiento de la vegetación protectora de cauce, es una de las principales actividades de mitigación debido a que estas son zonas sensibles ambientalmente, teniendo en cuenta su función de conectar la flora terrestre con los ecosistemas adyacentes en la zona.</p>
DONDE SE PRESENTA EL IMPACTO	
El impacto se presenta principalmente en las áreas boscosas presentes en la zona, donde las actividades agrícolas, pecuarias y el centro poblado afectan estas áreas, prácticamente en el área de influencia del proyecto.	En el corredor vial y en zonas donde se lleven a cabo construcciones de obras sobre cauces naturales y parches de vegetación riparia y secundaria.
VALORACIÓN RELATIVA DEL IMPACTO	
La calificación ponderada para la fragmentación de hábitats en etapa sin proyecto es considerada como Alta .	La importancia ponderada para el impacto fragmentación de hábitats, en el escenario con proyecto es más Alta , debido principalmente a las labores de descapote y construcción de obras de arte menores que tendrán un impacto alto sobre los hábitats.

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique

CONCESIONARIA



Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	42 / 165

ECOSISTEMAS Fragmentación de Hábitats

Situación Actual (Sin proyecto)

Situación futura (Con proyecto)

COMPARACIÓN DE RESULTADOS

Los impactos actuales (sin proyecto) referidos a la fragmentación de ecosistemas resultan ser importantes dado las intervenciones y crecimiento acelerado de la frontera urbana, agrícola e implementación de actividades pecuarias. Por otro lado con la construcción de la variante este impacto se incrementará en el sentido de que se disminuirá el tamaño y funcionalidad de las coberturas a intervenir, se propondrán medidas de mitigación mediante la restauración de las coberturas vegetales asociadas a bosques secundarios y riparios.


Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
	01	Abril 2014	Sin restricción	43 / 165	

Tabla 5-22 Evaluación de impactos ambientales– Disminución en las poblaciones de fauna nativa

ECOSISTEMAS	
Disminución en las poblaciones de fauna silvestre	
Situación Actual (Sin proyecto)	Situación futura (Con proyecto)
ACTIVIDAD QUE LO GENERA	
<p>La disminución en las poblaciones de fauna silvestre en el área de estudio se encuentra influenciada en la actualidad con el desarrollo de actividades forestales (talas), pecuarias, agrícolas, por domesticación y comercialización especies de fauna y atropellamientos producto de la existencia de un corredor vial.</p>	<p>La disminución en las poblaciones de fauna silvestre puede darse durante la construcción y operación de la variante El Trique por el desarrollo de las siguientes actividades:</p> <p><u>Construcción:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Demolición de infraestructura existente. - Relocalización de infraestructura y servicios interceptados. - Descapote y remoción de vegetación. - Transporte de materiales de construcción y materiales sobrantes de excavación. - Excavaciones, cortes y voladuras. - Movimiento de tierras - Disposición de material sobrante de excavación. - Construcción de obras de arte - Colocación de concreto. - Poda de árboles en derecho de vía. <p><u>Operación:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Operación (circulación permanente de vehículos). - Mantenimiento de obras de drenaje. - Mantenimiento de vegetación. - Mantenimiento de las bermas.
COMO IMPACTA EL AMBIENTE	
<p>Hoy en día la pérdida de fauna silvestre en la zona donde se proyecta la construcción de la Variante El Trique, está determinada por el uso indiscriminado de los recursos naturales, el aprovechamiento de bosques de galería y vegetación secundaria para obtención de madera y su uso de tipo doméstico. De igual manera la expansión de las fronteras agrícolas y pecuarias ha propiciado la pérdida de coberturas con algún grado de conservación para dar paso a grandes extensiones de pastos y cultivos pancoger.</p> <p>El corredor vial existente, actúa como una barrera física, lo cual incide sobre la capacidad de dispersión de animales y plantas (dispersión de semillas) entre ecosistemas adyacentes, dando como resultado constantes atropellamientos, disminución de la densidad poblacional y pérdida de interacción intra e interespecífica.</p> <p>La principal afectación a la fauna de la zona, se encuentran ligada a la intervención de los ecosistemas, para el desarrollo de actividades pecuarias, pues estas traen consigo la generación de vertimientos, residuos,</p>	<p>En general, los proyectos viales han sido considerados como obras que representan un beneficio social y económico para las regiones y mejoran la calidad de vida de los habitantes, por tanto, se constituyen en un elemento importante de desarrollo. Sin embargo, la apertura de carreteras, al igual que todas las obras de infraestructura y actividades humanas, causa efectos negativos sobre el ambiente.</p> <p>Entre los efectos ecológicos más significativos de la construcción de la Variante El Trique pueden citarse los siguientes: fragmentación de ecosistemas, dispersión de especies exóticas y disminución de las poblaciones de especies de flora y fauna nativa.</p> <p>Se considera que la construcción y operación de la variante El Trique puede generar atropellamiento de individuos de fauna silvestre y de esta forma producirse cambios en los patrones reproductivos y comportamentales generados por la nueva vía que puede resultar en la disminución de las</p>

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique


CONCESIONARIA



Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	44 / 165

ECOSISTEMAS	
Disminución en las poblaciones de fauna silvestre	
Situación Actual (Sin proyecto)	Situación futura (Con proyecto)
<p>cambios de coberturas vegetales, entre otros que incrementan la vulnerabilidad de las poblaciones de fauna que aún se encuentran en esta zona.</p>	<p>poblaciones. Si bien estos impactos ya se presentan en el área a intervenir, la presencia constante de flujo vehicular y consecuente incremento en el ruido, contaminación, luces artificiales y presencia humana podrían generar un incremento en las pérdidas de fauna silvestre.</p> <p>De este modo entre los factores que se considera mayor impacto ecológico causan a la fauna es el ruido, ya que genera efectos como el desplazamiento, reducción de área de actividad, aumento en las hormonas del estrés, comportamientos alterados, interferencias en la comunicación durante la época reproductiva, entre otros.</p> <p>Las operaciones de limpieza y poda de árboles con derecho de vía suponen un efecto negativo sobre la fauna, por la desaparición o alteración de hábitats así como por la generación de ruidos que ahuyentan y molestan a la fauna del lugar. La magnitud de la destrucción directa del hábitat de las especies depende en gran medida de las características de la carretera proyectada, fundamentalmente de la anchura de la calzada y del talud.</p>
DONDE SE PRESENTA EL IMPACTO	
A lo largo del área de influencia indirecta de la Variante El Trique.	Área de influencia directa de la Variante El Trique.
VALORACIÓN RELATIVA DEL IMPACTO	
<p>La calificación del impacto de disminución en las poblaciones de fauna silvestre en el escenario sin proyecto es considerada como Muy Bajo.</p> <p>Es importante resaltar que la Variante El Trique se localizará de forma adyacente a una vía existente, donde se evidencian recurrentemente eventos de atropellamiento ocasionado por el tránsito vehicular.</p>	<p>La importancia ponderada para el impacto disminución en las poblaciones de la flora y fauna en el escenario con proyecto es Media, debido principalmente a las actividades constructivas las cuales requieren de uso y aprovechamiento de los recursos naturales.</p>
COMPARACIÓN DE RESULTADOS	
<p>Actualmente sobre la zona de influencia del proyecto es evidente el impacto generado por la presencia de los asentamientos humanos, desarrollo de actividades antrópicas, corredores viales, entre otras actividades que han generado la disminución de las poblaciones de fauna silvestre a lo largo del tiempo. Con la construcción y operación de la variante El Trique, dichos efectos se verán incrementados en etapa constructiva principalmente por el descapote y aprovechamiento forestal y por aquellas actividades que generen ruido, lo cual causará perturbación sobre los ecosistemas aledaños; en etapa operativa se generarán los mismos impactos que actualmente genera la presencia de la vía.</p>	

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
	01	Abril 2014	Sin restricción	45 / 165	

5.2.3 Componente Social

Teniendo en cuenta que las condiciones del componente socioeconómico varían de acuerdo con cada etapa del proyecto, para el análisis de impactos de éste componente, se tienen en cuenta de manera independiente las tres fases del proyecto, es decir, que la valoración relativa de cada impacto se presentará de manera discriminada para las etapas de pre-construcción, construcción y operación.

Tabla 5-23 Evaluación de impactos sociales– Afectación de predios

INFRAESTRUCTURA Afectación de Predios	
<i>Situación Actual (Sin proyecto)</i>	<i>Situación futura (Con proyecto)</i>
ACTIVIDAD QUE LO GENERA	
<p>En la actualidad un importante número de viviendas se encuentran ubicadas sobre el actual corredor vial, muy pocas de ellas desarrollan actividad comercial, algunas de estas viviendas utilizan el derecho de vía, situación que se mantiene con el tiempo.</p> <p>La cercanía de las viviendas con la vía genera deterioro de las estructuras y afectación de la estabilidad de las mismas.</p>	<p>Las actividades propias del proyecto requieren el espacio por donde pasará la vivienda por lo cual se hará requerimiento predial de las viviendas y construcciones ubicadas en el área de paso de la variante.</p> <p>En la zona de paso de la variante, la afectación a unidades de viviendas es mínima (2 familias: 9 personas) por lo cual se considera como bajo el impacto.</p>
COMO IMPACTA EL AMBIENTE	
Afectación a la estructura y estabilidad de las viviendas por la constante vibración generada por los vehículos que transitan la vía y la cercanía con las mismas.	Desplazamiento y reubicación de 2 familias (9 personas en total) por demolición de las construcciones.
DONDE SE PRESENTA EL IMPACTO	
La situación descrita se presenta en el actual corredor nacional en el paso por el asentamiento veredal El Trique	El impacto con proyecto se produce en la zona de influencia directa del paso de la variante de El Trique, sobre el costado oriental del centro poblado.
VALORACIÓN RELATIVA DEL IMPACTO	
<p><i>Calificación ambiental (CA) -3,6</i> Impacto ambiental baja</p>	<p><i>Calificación ambiental (CA) -3,8</i> Impacto ambiental Bajo para la etapa de pre-construcción</p> <p><i>Calificación ambiental (CA) -2.7</i> Impacto ambiental Bajo para la etapa de construcción</p> <p><i>Calificación ambiental (CA) -0.8</i> Impacto ambiental muy Baja para la etapa de Operación</p>
COMPARACIÓN DE RESULTADOS	
<p>En la situación actual sin proyecto se afectan algunas viviendas que se encuentran en torno al actual corredor vía por su cercanía con la misma y en algunos casos por invasión del derecho de la vía; de igual manera la constante vibración de vehículos que pasan cerca de ella, ocasionando paulatinamente desestabilidad y afectación a las mismas.</p> <p>En la situación con proyecto, la afectación a viviendas es bajo, en la etapa de pre-construcción se afectan aproximadamente 2 construcciones, una de ellas al costado oriental sobre el acceso que conduce a Caño Liso y una al final de la variante en el costado norte de la misma.</p>	

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique

CONCESIONARIA



Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	46 / 165

INFRAESTRUCTURA Afectación de Predios

Situación Actual (Sin proyecto)

Situación futura (Con proyecto)

Para la fase de operación en relación a la afectación a predios no se identifican impactos, en caso de presentarse serán mínimos, ya que los predios están retirados de la vía evitando así su deterioro por causa de la vibración producida por la movilidad vehicular.

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique



CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	47 / 165

Tabla 5-24 Evaluación de impactos sociales– Afectación a la movilidad

INFRAESTRUCTURA Afectación a la movilidad	
<i>Situación Actual (Sin proyecto)</i>	<i>Situación futura (Con proyecto)</i>
ACTIVIDAD QUE LO GENERA	
Este impacto se presenta en la situación sin proyecto debido a la presencia de viviendas sobre el derecho de vía de la zona, afectando la movilidad vehicular y poniendo en riesgo la seguridad peatonal. A su vez el constante paso vehicular dificulta la movilidad de la población debido a la velocidad y la cercanía con las construcciones del centro poblado.	Desarrollo de la obra, lo que implica la intervención temporal de accesos y vías. Dentro del desarrollo de la obra se afectara la movilidad local y regional con actividades como: demoliciones, relocalización de infraestructuras y servicios, transporte de residuos y material, excavaciones, disposición de materiales, pintura y señalización.
COMO IMPACTA EL AMBIENTE	
Congestión vehicular por ocupación del espacio público en el derecho de vía por parte de construcciones de uso residencial y comercial, así como la presencia de algunas ventas ambulantes en el espacio público por parte de habitantes de la zona. El constante paso de vehículos dificulta el tránsito de los peatones, de un costado al otro de la vía, la ubicación en una zona de curva aumenta la probabilidad de accidentalidad por falta de visibilidad.	El desarrollo de la obra genera limitación al paso vehicular y peatonal en el acceso que conduce a la vereda Caño Liso de manera temporal durante el proceso constructivo y permanente en cuanto a cambios en las prácticas de movilidad.
DONDE SE PRESENTA EL IMPACTO	
En el corredor nacional en el paso por el centro poblado el Trique.	En el centro poblado El Trique, principalmente en el costado oriental que conduce a la vereda Caño Liso y haciendas a donde se moviliza la población a trabajar.
VALORACIÓN RELATIVA DEL IMPACTO	
<i>Calificación ambiental (CA) -3.8</i> Impacto ambiental de Baja Importancia.	<i>Calificación ambiental (CA) -3.1</i> Impacto ambiental de baja importancia para la etapa de pre-construcción <i>Calificación ambiental (CA) -2.6</i> Impacto ambiental de Baja importancia para la etapa de construcción <i>Calificación ambiental (CA) -2.6</i> Impacto ambiental de Baja importancia para la etapa de operación
COMPARACIÓN DE RESULTADOS	
En la condición sin proyecto se presenta congestión vehicular y riesgo de accidentalidad en el paso por El Trique, por la presencia de construcciones de uso residencial y comercial en la zona de derecho de vía y el constante tránsito de vehículos que provienen de las áreas rurales. Para la situación con proyecto tiende a aumentar la congestión vehicular por restricción temporal por la obra, lo cual puede extender los tiempos de desplazamiento del transporte local y regional, afectando a los usuarios del corredor. Se presentará interferencia a la movilidad de la población que se movilice hacia Caño Liso. Para la situación con proyecto en la fase de operación se establece impacto bajo de carácter positivo, siendo este alto en relación con la operación, ya que en esta etapa se materializa el objetivo del proyecto generando una mayor movilidad del centro del país y así mismo hacia la vereda de Caño Liso, acceso que	

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique

CONCESIONARIA



Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	48 / 165

INFRAESTRUCTURA Afectación a la movilidad

Situación Actual (Sin proyecto)

Situación futura (Con proyecto)

es interceptado por la variante, permitiendo una mejor conectividad.

En la operación se presentaran unas afectaciones a la movilidad mínimas por actividades como recuperación de señalización vial y tratamiento de fallas en el pavimento que se consideran como impactos muy bajos teniendo en cuenta que serán de carácter puntual y temporal.


Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
	01	Abril 2014	Sin restricción	49 / 165	

Tabla 5-25 Evaluación de impactos sociales– Afectación a la infraestructura existente y redes de servicios

INFRAESTRUCTURA	
Afectación a la infraestructura existente y redes de servicios	
Situación Actual (Sin proyecto)	Situación futura (Con proyecto)
ACTIVIDAD QUE LO GENERA	
En la situación actual sin proyecto, se encuentra que el en el AID no se cuenta con una adecuada cobertura y calidad de los servicios públicos domiciliarios, la infraestructura existente no se encuentra en buenas condiciones y no cumple con las demandas de la población.	<p>Las actividades propias de la construcción de la vía, el uso constante de maquinaria, las labores de excavación y remoción de tierras.</p> <p>Las anteriores actividades pueden averiar o impactar las redes de tuberías y cableados presentes en la zona por donde va a pasar la variante del centro poblado.</p>
COMO IMPACTA EL AMBIENTE	
Deficiente cobertura y calidad de los servicios públicos domiciliarios.	<p>Restricción temporal en la prestación del servicio de acueducto y energía, por intervención a redes de distribución.</p> <p>En la fase de pre-construcción se requerirán aproximadamente 2 construcciones ubicadas en el centro poblado, lo que implica la respectiva intervención de las acometidas de servicios a cada una.</p>
DONDE SE PRESENTA EL IMPACTO	
Centro poblado de El Trique.	<p>Redes: <u>Acueducto y alcantarillado:</u> Afectación a tubería de cada una de las viviendas requeridas.</p> <p><u>Energía:</u> A lo largo del corredor se ubican redes de energía de media tensión y de baja tensión que conducen energía a las viviendas del sector.</p>
VALORACIÓN RELATIVA DEL IMPACTO	
<i>Calificación ambiental (CA) -3.5</i> Impacto ambiental de baja importancia	<i>Calificación ambiental (CA) -5.3</i> Impacto ambiental de Media importancia para la etapa de construcción
COMPARACIÓN DE RESULTADOS	
<p>En la situación sin proyecto no se identifican impactos de estos servicios ya que en la actualidad no se desarrollan proyectos de mejoramiento de infraestructura y redes, sin embargo si se presenta un impacto de media importancia debido a la precariedad de los servicios y la calidad de los mismos.</p> <p>Para la situación con proyecto, se requerirá en algunos casos la suspensión temporal y la restitución del servicio de energía, así mismo interrupción y modificación en la red y condiciones de prestación del servicio de acueducto y alcantarillado al interior de la comunidad, por lo que el impacto se valora como de magnitud media, situación que espera sea mitigada con adecuadas medidas de manejo.</p>	


Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
	01	Abril 2014	Sin restricción	50 / 165	

Tabla 5-26 Evaluación de impactos sociales – Demanda de mano de obra y de servicios.

ECONOMÍA	
Demanda de Mano de Obra y de servicios	
Situación Actual (Sin proyecto)	Situación futura (Con proyecto)
ACTIVIDAD QUE LO GENERA	
En la zona de influencia del sector correspondiente a la variante, la demanda de mano de obra se genera en las actividades agropecuarias en fincas cercanas al centro poblado, sin embargo predomina el empleo informal y el trabajo por días.	Para la ejecución del proyecto se requerirá personal operativo.
COMO IMPACTA EL AMBIENTE	
En el centro poblado sólo se cuenta con la posibilidad de vincularse laboralmente a través de jornales a actividades agropecuarias en las fincas del sector y algunas pocas actividades comerciales que se desarrollan sobre la vía. Es mínima la demanda de mano de obra en la zona, ya que no hay empresas o actividades que la generen.	La construcción de la segunda calzada generará una nueva opción de trabajo en la zona de influencia directa del proyecto, generando espacios para vinculación de personal operativo, situación que beneficiara a las familias por el aumento de ingresos. De igual manera se aumentara la demanda de servicios de la zona durante el desarrollo de la obra.
DONDE SE PRESENTA EL IMPACTO	
Centro poblado de El Trique	En el centro poblado de El Trique
VALORACIÓN RELATIVA DEL IMPACTO	
Calificación ambiental (CA) 4.1 Impacto ambiental de importancia Baja de carácter positivo.	Calificación ambiental (CA) 3.2 Impacto ambiental de Baja importancia para la etapa de pre-construcción Calificación ambiental (CA) 3.3 Impacto ambiental baja importancia para la etapa de construcción Calificación ambiental (CA) 1.8 Impacto ambiental de muy Baja importancia para la etapa de operación
COMPARACIÓN DE RESULTADOS	
En la actualidad en la zona de influencia del proyecto, no se presenta diversidad de alternativas de empleo, las únicas con las que se cuenta son las propias de la actividad agropecuaria de las fincas y la respectiva contratación de mano de obra por jornales, pese a esto los ingresos recibidos por la población del centro poblado son inferiores o iguales a un salario mínimo ya que las condiciones de contratación son informales y por tanto bajos los niveles salariales, en algunas ocasiones la contratación es a través de jornales que no garantizan contraprestaciones.	
En la situación con proyecto se brindará una nueva alternativa laboral que vinculará un alto número de personas en la etapa de construcción y se mantendrá de manera permanente parte del personal vinculado en la fase de operación aun cuando en esta etapa será de menor proporción.	
Igualmente se generarán condiciones para la capacitación de la población en actividades operativas del proyecto, siendo éste un impacto favorable que será de carácter permanente y que se refleja en la instalación de capacidades laborales en la población local, sin embargo se presentarán impactos negativos en la demanda de mano de obra sobre el sector donde se ubica el comercio en la vía actual, debido a la disminución en la demanda de productos y servicios, esta situación espera mitigarse con adecuadas medidas de manejo.	


Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
	01	Abril 2014	Sin restricción	51 / 165	

Tabla 5-27 Evaluación de impactos sociales – Productividad del sector

ECONOMÍA	
Productividad del sector	
Situación Actual (Sin proyecto)	Situación futura (Con proyecto)
ACTIVIDAD QUE LO GENERA	
<p>En la actualidad la productividad se genera principalmente por las actividades agropecuarias desarrolladas en la zona rural.</p> <p>La comunidad identifica la ausencia de actividades a las cuales vincularse y como consecuencia se tiene un alto desempleo.</p>	<p>En la etapa de construcción las actividades de demolición y relocalización de infraestructuras, la interceptación de servicios, el transporte de materiales, la operación de maquinaria, equipo pesado y la adecuación de accesos pueden generar un impacto negativo en la economía y productividad de la actividad comercial del sector.</p>
COMO IMPACTA EL AMBIENTE	
<p>La condición socioeconómica y productiva de los habitantes de la zona de variante depende de las actividades agropecuarias desarrolladas sobre el sector rural.</p>	<p>Durante la etapa constructiva puede generarse afectación a la movilidad, aumento en el tiempo de recorridos por la presencia de maquinaria y materiales, que pueden impactar el normal desarrollo de transporte de insumos o productos de la actividad agropecuaria de la zona.</p> <p>La fase de operación permitirá que las actividades productivas del sector se desarrollen de manera más eficiente al garantizar la movilidad y conectividad, así como menores tiempos de desplazamiento.</p>
DONDE SE PRESENTA EL IMPACTO	
Centro poblado de El Trique	Centro poblado de El Trique
VALORACIÓN RELATIVA DEL IMPACTO	
<p><i>Calificación ambiental (CA) 4.4</i> Impacto ambiental de importancia Media de carácter positivo.</p>	<p><i>Calificación ambiental (CA) 4.7</i> Impacto ambiental de media importancia para la etapa de operación</p>
COMPARACIÓN DE RESULTADOS	
<p>En la situación sin proyecto, en el corregimiento se desarrollan actividades agropecuarias en la zona rural y en una mínima proporción actividad comercial sobre el corredor vial, parte de la cual se hace de manera informal a través de ventas ambulantes sobre la vía. La productividad es baja, en su mayoría corresponde a una economía de subsistencia, hoy en día muy pocas personas desarrollan pesca sobre la Damiana, los que lo hacen es por economía de subsistencia y no comercial. No se identificaron actividades productivas industrializadas en el centro poblado.</p> <p>En la etapa de operación, se espera un impacto de carácter positivo para la productividad, unas mejores condiciones de movilidad posibilitaran mejoramiento en los tiempos de desplazamiento y la conectividad con el área rural. La anterior situación impacta positivamente a la población, quien podrá seguir contando con empleo en las haciendas ubicadas sobre el costado oriental de la variante.</p>	

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique



CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	52 / 165

Tabla 5-28 Evaluación de impactos sociales – Afectación de los ingresos

ECONOMÍA	
Afectación de los ingresos	
Situación Actual (Sin proyecto)	Situación futura (Con proyecto)
ACTIVIDAD QUE LO GENERA	
<p>En la actualidad se identifica el desarrollo de actividades agropecuarias en área veredal aledaña al asentamiento, así como alguna baja actividad comercial sobre el corredor vial, sobre todo en lo correspondiente a ventas ambulantes sobre la vía.</p> <p>Estas ventas se han reducido en la zona, antes vendían limones sobre la vía, pero la finca donde se producían acabo con los mismos.</p>	<p>Durante las etapas de pre construcción, construcción y operación se generarán procesos de contratación de personal para el desarrollo de actividades de carácter operativo.</p>
COMO IMPACTA EL AMBIENTE	
<p>Impacta positivamente a la población de la zona, generando fuentes de empleo e ingreso.</p>	<p>Con la ejecución del proyecto se vinculará personal del sector generando una afectación positiva a los ingresos de las familias.</p> <p>La construcción de la variante afectará inicialmente la generación de ingresos y las condiciones de empleo en la actual zona comercial por la presencia de obras en la zona. En la etapa de operación se presentará un impacto negativo para las pocas familias que dependen de actividad comercial sobre la vía, por un lado por el desplazamiento de la vía y de otro lado porque sobre la nueva variante no se podrán desarrollar ventas ambulantes.</p>
DONDE SE PRESENTA EL IMPACTO	
Centro poblado El Trique	Centro poblado El Trique
VALORACIÓN RELATIVA DEL IMPACTO	
<p><i>Calificación ambiental (CA) 3.9</i> Impacto ambiental de importancia baja de carácter positivo.</p>	<p><i>Calificación ambiental (CA) 4.4</i> Impacto ambiental de Media importancia para la etapa de pre-construcción <i>Calificación ambiental (CA) 4.7</i> Impacto ambiental de media importancia para la etapa de construcción <i>Calificación ambiental (CA) -4.2</i> Impacto ambiental de Media importancia para la etapa de operación</p>
COMPARACIÓN DE RESULTADOS	
<p>En la actualidad en la zona de influencia del proyecto se identifica población que genera sus ingresos trabajando en actividades agropecuarias.</p> <p>En la situación con proyecto en la etapa de pre-construcción y construcción se generará un impacto positivo por la demanda de mano de obra de las actividades propias del proyecto. Teniendo en cuenta la baja presencia de actividad comercial sobre la vía actual, se considera que es mayor la demanda de obra que generará el proyecto que el número de personas que dependen de la actividad comercial sobre la vía.</p> <p>En la etapa de operación se espera que con el mejoramiento en las condiciones de movilidad, genere mayor incentivo a la actividad agropecuaria y otras actividades que pueden demandar mano de obra local, dando así satisfacción a una demanda sentida por la comunidad.</p>	


Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
	01	Abril 2014	Sin restricción	53 / 165	

Tabla 5-29 Evaluación de impactos sociales – Conflicto con la comunidad

SOCIAL	
Conflicto con la comunidad	
<i>Situación Actual (Sin proyecto)</i>	<i>Situación futura (Con proyecto)</i>
ACTIVIDAD QUE LO GENERA	
La comunidad refiere buenas relaciones entre vecinos y baja presencia de conflicto entre los mismos.	<p>Posibles conflictos en el proceso de negociación y compra de predios, así como de traslado de la población afectada. De igual manera pueden presentar se conflictos en los procesos de contratación de mano de obra en la zona.</p> <p>Actividad de la pre-construcción: adquisición de predios y traslado de la población.</p> <p>Actividades propias de la Construcción: Demoliciones, operación de maquinaria, transporte de material, contratación de personal.</p>
COMO IMPACTA EL AMBIENTE	
Ambiente tranquilo y adecuado manejo de las relaciones entre los miembros de la comunidad.	<p>La falta de información sobre los diferentes procesos del proyecto, puede generar desconfianza, distorsión y/o mala interpretación sobre las actividades a ejecutar, ocasionando rechazo hacia proyecto por parte de la comunidad.</p> <p>Cambios en los procesos de contratación laboral directa.</p>
DONDE SE PRESENTA EL IMPACTO	
Centro poblado El Trique	Centro poblado El Trique
VALORACIÓN RELATIVA DEL IMPACTO	
<p><i>Calificación ambiental (CA) -1.7</i> Impacto ambiental de Muy Baja importancia</p>	<p><i>Calificación ambiental (CA) -4.1</i> Impacto ambiental de Media importancia para la etapa de pre-construcción <i>Calificación ambiental (CA) -2.8</i> Impacto ambiental de baja importancia para la etapa de construcción <i>Calificación ambiental (CA) -2.9</i> Impacto ambiental de baja importancia para la etapa de construcción</p>
COMPARACIÓN DE RESULTADOS	
<p>En la situación sin proyecto se presentan buenas relaciones entre los miembros de la comunidad, debido a que la población se mantiene estática en la zona hay muy baja rotación de población. Las relaciones entre los miembros de la comunidad son cordiales y de confianza, presentándose una muy baja conflictividad.</p> <p>En la situación con proyecto pueden presentar conflictos en la comunidad, especialmente en aspectos como contratación de personal, compra de predios, traslado de redes, cambios en las costumbres sobre el uso del nuevo corredor, afectación a las actividades que generan ingresos, lo cual espera mitigarse con adecuadas medidas de manejo.</p> <p>En la etapa de operación, en el proceso de adaptación a las nuevas condiciones para una movilidad segura en la zona se pueden presentar conflictos con la comunidad por el uso de obras para la movilidad y la adaptación a unas nuevas características de la vía. Con adecuadas medidas de manejo y capacitación a la población espera mitigarse este impacto.</p>	

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	54 / 165

CONCESIONARIA



Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2


Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
	01	Abril 2014	Sin restricción	55 / 165	

Tabla 5-30 Evaluación de impactos sociales – Generación de expectativas

SOCIAL	
Generación de Expectativas	
Situación Actual (Sin proyecto)	Situación futura (Con proyecto)
ACTIVIDAD QUE LO GENERA	
<p>Actualmente la principal expectativa se da en relación a las actividades agropecuarias y los posibles traslados de población a otros sitios por la presencia del proyecto Ruta del Sol.</p> <p>La ausencia de actividades que generen empleo y demanda de mano de obra en la zona.</p>	<p>Traslado de la movilidad vehicular a la variante por una posible disminución de clientes del comercio sobre la vía actual.</p> <p>Las actividades de compra de predios pueden generar altas expectativas con relación a los precios de los inmuebles; igualmente la contratación de personal para la obra produce gran incertidumbre en la comunidad.</p>
COMO IMPACTA EL AMBIENTE	
<p>Genera expectativas en la comunidad con relación a posibles vinculaciones laborales y mejoramiento de los ingresos económicos de la población.</p> <p>Posibles migraciones de la población a otros sitios por ausencia de actividades que generen sustento económico a las familias.</p>	<p>Cambio en las condiciones socio-económicas de la población por construcción de la variante y creación de actividades a proyectos por parte del proyecto Ruta del Sol que puedan generar mano de obra y generación de ingresos para los habitantes en la etapa de operación de la vía.</p>
DONDE SE PRESENTA EL IMPACTO	
Centro poblado El Trique	Centro poblado El Trique
VALORACIÓN RELATIVA DEL IMPACTO	
<p>Calificación ambiental (CA) 5.0 Impacto ambiental de Media importancia</p>	<p>Calificación ambiental (CA) - 3.9 Impacto ambiental de Baja importancia para la etapa de pre-construcción Calificación ambiental (CA) 4.7 Impacto ambiental de Media importancia para la etapa de construcción Calificación ambiental (CA) -4.9 Impacto ambiental de Media importancia para la etapa de operación</p>
COMPARACIÓN DE RESULTADOS	
<p>En la situación actual sin proyecto la principal expectativa de los habitantes de la zona, está referido a las posibilidades de empleo y desarrollo de la zona por la presencia de actividades agropecuarias y por el paso de la variante Ruta del Sol. En la actualidad el impacto es negativo, dada la ausencia de fuentes de empleo para la población.</p> <p>En la situación con proyecto las expectativas de la población están en torno a la vinculación laboral y por actividades como compra de predios que generan traslado de población a otras zonas. Teniendo en cuenta que el proyecto contempla la contratación de mano de obra en la zona, este será un impacto que se considera como medio y de carácter positivo en coherencia con la expectativa de la población.</p> <p>En la etapa de operación, las expectativas de la comunidad están puestas en posibles proyectos productivos que pueda dejar el paso del proyecto para la zona, de manera que la comunidad cuente con fuentes de ingresos y así poder permanecer en el asentamiento. Este impacto se califica como negativo de media importancia ya que no se contemplan proyectos productivos para la comunidad en general, sólo para aquellos que se vean afectados por el paso de la vía y desempeñen alguna actividad productiva que pueda verse afectada por el paso del proyecto.</p>	

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	56 / 165

CONCESIONARIA



Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique



CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	57 / 165

Tabla 5-31 Evaluación de impactos sociales – Relaciones sociales

SOCIAL Relaciones Sociales	
Situación Actual (Sin proyecto)	Situación futura (Con proyecto)
ACTIVIDAD QUE LO GENERA	
<p>En la situación sin proyecto se evidencian relaciones de cordialidad entre los vecinos, no se manifestaron conflictos en la actualidad.</p> <p>Con relación a las autoridades municipales se observó una relación un poco distante, según miembros de la comunidad y el presidente de la JAC, la alcaldía les ha negado recursos para los proyectos y necesidades de la comunidad, manifestándoles que el proyecto Ruta del Sol debe ser quien apoye estas iniciativas y necesidades de la comunidad.</p>	<p>En la situación con proyecto, los procesos de compra de predios, demolición de viviendas, la afectación a redes de servicios y la relocalización de infraestructura y servicios interceptados puede provocar afectación de las relaciones en la comunidad a nivel interno y con respecto a la CRDS.</p>
COMO IMPACTA EL AMBIENTE	
<p>Buenas relaciones en la comunidad, ambiente adecuado para procesos de negociación.</p> <p>Necesidades básicas sin satisfacer por una baja presencia de la municipalidad en el área rural.</p>	<p>La compra de predios genera traslado de población quienes cuentan actualmente con redes sociales en su sitio de residencia. Con el traslado se puede generar desarticulación de estas redes.</p> <p>La construcción de la variante puede afectar las relaciones sociales por el desplazamiento de la movilidad vehicular y por el traslado de familias.</p>
DONDE SE PRESENTA EL IMPACTO	
Centro Poblado El Trique	Centro poblado el Trique
VALORACIÓN RELATIVA DEL IMPACTO	
<p>Calificación ambiental (CA) 5.6 Impacto ambiental de importancia Media</p>	<p>Calificación ambiental (CA) -5.4 Impacto ambiental de Media importancia para la etapa de pre-construcción Calificación ambiental (CA) -3.3 Impacto ambiental de Baja importancia para la etapa de operación</p>
COMPARACIÓN DE RESULTADOS	
<p>La principal organización comunitaria en el corregimiento es la JAC. La JAC es la organización de representación de la comunidad y es quien gestiona ante la alcaldía la solución a las necesidades de la comunidad. En la situación sin proyecto se evidencia una adecuada gestión de la organización comunitaria ante la alcaldía y una baja capacidad de respuesta de la autoridad municipal hacia el asentamiento veredal.</p> <p>En la situación con proyecto, las actividades como compra de predios y traslado de infraestructura pueden generar rupturas de redes sociales y comerciales, inconformidad en la comunidad y conflictividad. Este impacto se considera como medio por la cantidad de población trasladada.</p> <p>En la etapa de operación el impacto se considera como bajo, ya que se garantizarán las medidas de movilidad que permitan mantener la conectividad con el costado oriental de la zona, así como las relaciones laborales que se manejan en la actualidad.</p>	


Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
	01	Abril 2014	Sin restricción	58 / 165	

Tabla 5-32 Evaluación de impactos sociales – Traslado de la población

SOCIAL	
Traslado de la población	
<i>Situación Actual (Sin proyecto)</i>	<i>Situación futura (Con proyecto)</i>
ACTIVIDAD QUE LO GENERA	
Actualmente no se identifican actividades que generen traslado de población	Compra de predios, demolición de infraestructura existente y relocalización de la misma.
COMO IMPACTA EL AMBIENTE	
No se genera impacto	Se genera traslado de 2 familias, las cuales requieren ser reubicadas en nueva zona.
DONDE SE PRESENTA EL IMPACTO	
No se presentan	Familias residentes en las viviendas ubicadas en el recorrido de la variante de El Trique.
VALORACIÓN RELATIVA DEL IMPACTO	
No aplica.	<i>Calificación ambiental (CA) -3.0</i> Impacto ambiental de Baja importancia para la etapa de pre-construcción <i>Calificación ambiental (CA) -4.4</i> Impacto ambiental de Media importancia para la etapa de construcción
COMPARACIÓN DE RESULTADOS	
<p>En la situación sin proyecto no se prevé relocalización de familias.</p> <p>En la etapa de pre-construcción se requiere el traslado de 2 familias, una de ellas con actividad económica que depende de la vía este impacto se califica como negativo de importancia media.</p> <p>En la etapa de construcción, los impactos serán mínimos a las redes de servicios por su baja cobertura y presencia en el área veredal, situación por la cual no habrá interrupción para la población cercana o traslado de población a causa de este.</p>	


Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
	01	Abril 2014	Sin restricción	59 / 165	

Tabla 5-33 Evaluación de impactos sociales – Relación con el territorio

SOCIAL Relación con el territorio	
<i>Situación Actual (Sin proyecto)</i>	<i>Situación futura (Con proyecto)</i>
ACTIVIDAD QUE LO GENERA	
Movilidad peatonal. Desarrollo de actividades agropecuarias. Arraigo de la población con el territorio. Bajo costo de vida	Compra de predios. Demolición de viviendas. Relocalización y/o adecuación de redes de servicios interceptados. Movimientos de tierra Cambios en la movilidad
COMO IMPACTA EL AMBIENTE	
Actualmente la población tiene una alta dependencia de las actividades agropecuarias y comerciales que se desarrollan en la zona y que es la principal fuente de generación de ingresos.	Cambios en las condiciones de movilidad Traslado de población Cambios en las condiciones de habitabilidad ¹ e ingresos para aquellas personas que serán objeto de traslado.
DONDE SE PRESENTA EL IMPACTO	
Centro poblado El Trique	Centro poblado El Trique
VALORACIÓN RELATIVA DEL IMPACTO	
<i>Calificación ambiental (CA) 6.0</i> Impacto ambiental de importancia Alta de carácter positiva	<i>Calificación ambiental (CA) -1.7</i> Impacto ambiental de Muy Baja importancia para la etapa de pre-construcción <i>Calificación ambiental (CA) -3.7</i> Impacto ambiental de Baja importancia para la etapa de construcción <i>Calificación ambiental (CA) 5.8</i> Impacto ambiental de media importancia para la etapa de operación
COMPARACIÓN DE RESULTADOS	
<p>En la actualidad la relación con el entorno territorial es positiva, se presenta el desarrollo de actividad agropecuaria, siendo cada vez mayor en la presencia de ganadería extensiva y menos de agricultura, lo que disminuye la posibilidad de empleo y generar ingresos residiendo en el asentamiento veredal ya que dependen de estas actividades.</p> <p>En la situación con proyecto se presentarán cambios en las condiciones de la vía organizando los diferentes elementos que confluyen en el corredor (redes, accesos) generando cambios de manera permanente en las costumbres y formas de relación con la vía y percepción sobre el paisaje que tiene la comunidad y usuarios de la misma, por lo cual se considera un impacto de carácter muy bajo en la etapa de pre-construcción y en construcción se valora como Bajo.</p> <p>En la etapa de operación, se considera la presencia de un impacto medio de carácter positivo ya que la presencia de una vía mejorada, debe redundar en una mejor conectividad para la productividad en las fincas con lo que puede mantenerse y/o aumentarse la mano de obra en el área veredal del costado oriental del Trique, sin embargo debe considerarse que deberán producirse cambios en la cultura de la movilidad para que esta relación sea positiva para todos los miembros de la comunidad.</p>	

¹ Entendida como las condiciones mínimas de salud, comodidad y bienestar de una vivienda


Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
	01	Abril 2014	Sin restricción	60 / 165	

Tabla 5-34 Evaluación de impactos sociales – Generación de riesgos de accidente

SOCIAL	
Generación de Riesgos de Accidentes	
<i>Situación Actual (Sin proyecto)</i>	<i>Situación futura (Con proyecto)</i>
ACTIVIDAD QUE LO GENERA	
Por el paso de la troncal actual se presentan accidentes debido a la cercanía de viviendas, los cuales se ven afectados por el tránsito de vehículos actual y las altas velocidades de los mismos.	<p>Restricción al tráfico, obstrucción accesos principales.</p> <p>Transporte de materiales y presencia de maquinaria en el corredor.</p> <p>Desinformación de restricción de accesos peatonales tradicionales, cambios en la señalización y flujos vehiculares</p>
COMO IMPACTA EL AMBIENTE	
Choques y atropellamientos. Afectación a estabilidad de las construcciones.	Aumento en la accidentalidad del corredor principalmente durante la etapa de pre-construcción y construcción.
DONDE SE PRESENTA EL IMPACTO	
Actual corredor vial ubicado en el centro poblado de El Trique	Zona de proyección de la variante del centro poblado El Trique
VALORACIÓN RELATIVA DEL IMPACTO	
Calificación ambiental (CA) – 2.9 Impacto ambiental de importancia Baja	Calificación ambiental (CA) -0.9 Impacto ambiental de Muy Baja importancia para la etapa de pre-construcción Calificación ambiental (CA) -0.9 Impacto ambiental de Muy Baja importancia para la etapa de construcción Calificación ambiental (CA) 1.3 Impacto ambiental de Muy Baja importancia para la etapa de Operación
COMPARACIÓN DE RESULTADOS	
<p>En la situación sin proyecto se presenta accidentalidad debido a la cercanía de la vía con las viviendas y la constante movilidad peatonal sobre una vía de alto tráfico, sumado a la imprudencia de peatones y exceso de velocidad de los vehículos que transitan el corredor actual, situación que se ha disminuido con la presencia de la estación de policía en la zona.</p> <p>Para el caso de la situación con proyecto las restricciones temporales al tráfico, la presencia de maquinaria en la zona puede generar riesgos de accidente, el cual es mitigable con adecuadas medidas de manejo, por ello se considera como impactos de carácter Muy Bajo.</p> <p>En la fase de operación cambia la condición, debido al despeje del corredor vial de invasiones y adecuación de la vía para las velocidades que actualmente utiliza el transportador, disminuyendo la accidentalidad sobre la vía y aumentando la percepción de corredor seguro en la población residente en la zona.</p>	


Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
	01	Abril 2014	Sin restricción	61 / 165	

Tabla 5-35 Evaluación de impactos sociales – Cambio en las condiciones de salud

SOCIAL Cambio en las condiciones de salud	
Situación Actual (Sin proyecto)	Situación futura (Con proyecto)
ACTIVIDAD QUE LO GENERA	
<p>Polución generada por el constante paso de vehículos, gran parte de ellos de carga, los cuales generar un alto número de partículas y gases que contaminan.</p> <p>Cambios en el clima.</p>	<p>Las actividades de demolición de infraestructura existente, el transporte de materiales de construcción, excavaciones y disposición de material pueden generar material particulado que afecte las condiciones de salud.</p>
COMO IMPACTA EL AMBIENTE	
Afecciones respiratorias	Las emisiones de material particulado pueden generar algún tipo de afectación en las condiciones de la población
DONDE SE PRESENTA EL IMPACTO	
Corredor actual por el paso del centro poblado de El Trique	Centro poblado El Trique
VALORACIÓN RELATIVA DEL IMPACTO	
Calificación ambiental (CA) – 2.5 Impacto ambiental de importancia Baja	Calificación ambiental (CA) -3.7 Impacto ambiental de Baja importancia para la etapa de construcción. Calificación ambiental (CA) -1.9 Impacto ambiental de Muy Baja importancia para la etapa de Operación
COMPARACIÓN DE RESULTADOS	
<p>En la situación sin proyecto se identifica cambios en las condiciones de salud en el largo plazo debido al tránsito constante de vehículos y la generación de material particulado, ruido y vibraciones, generan impactos sobre la calidad de vida de la población residente en el sector.</p> <p>Teniendo en cuenta la distancia de la variante con la población residente en la zona, se considera que la magnitud del impacto es Bajo en la etapa de construcción por la presencia de material particulado y la disposición de materiales.</p> <p>En la fase de operación es muy poco probable que se presenten cambios en las condiciones de salud debido a unas adecuadas condiciones de movilidad y la distancia prudente con la población residente en la zona en comparación con la condición actual.</p>	


Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
	01	Abril 2014	Sin restricción	62 / 165	

Tabla 5-36 Evaluación de impactos sociales – Afectación al patrimonio arqueológico

SOCIAL	
Afectación al patrimonio Arqueológico	
<i>Situación Actual (Sin proyecto)</i>	<i>Situación futura (Con proyecto)</i>
ACTIVIDAD QUE LO GENERA	
Actualmente no se identifican actividades que generen expectativas en la población.	Relocalización de infraestructura y servicios interceptados Excavaciones y cortes Movimiento de tierras
COMO IMPACTA EL AMBIENTE	
No se genera impacto	Durante los procesos de movimiento de tierras o excavaciones pueden hallarse vestigios arqueológicos.
DONDE SE PRESENTA EL IMPACTO	
No se presentan	En la variante del corredor vial en el centro poblado de El Trique
VALORACIÓN RELATIVA DEL IMPACTO	
<i>No aplica</i>	Calificación ambiental (CA) -0.4 Impacto ambiental de Muy Baja importancia para la etapa de pre-construcción
COMPARACIÓN DE RESULTADOS	
Se destaca de acuerdo a los estudios arqueológicos realizados en el centro poblado de El Trique, no se encuentran zonas sensibles o de interés arqueológico que puedan ser afectadas por el proyecto.	
Por lo anterior por ello se considera como un impacto de carácter muy bajo que requiere el desarrollo de labores de prospección, con el fin de determinar las áreas para el desarrollo de cortes arqueológicos que permitan un rescate de los sitios estratificados y labores de monitoreo en todo el trazado del proyecto, con el objeto de registrar todas las evidencias que por las condiciones ambientales y del terreno no pudieron ser detectadas.	

5.3 ANÁLISIS ECONÓMICO DE IMPACTOS

El presente análisis económico de impactos ambientales y socioeconómicos correspondiente a la variante del corredor principal del “Proyecto Vial Ruta del Sol, Sector 2: Puerto Salgar – San Roque” a su paso por el centro poblado El Trique (PR 84+200 y PR 87+300 de la Ruta 4510) en el municipio de Puerto Boyacá (Boyacá). El tramo a licenciar se presenta en la siguiente ilustración:

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique

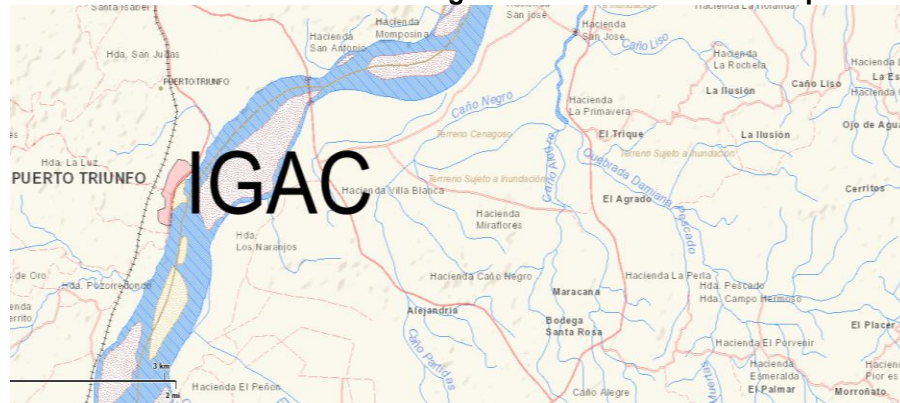
CONCESIONARIA



Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	63 / 165

Ilustración 5-1: Localización general de la variante El Trique



Fuente: (Ambiotec Ltda, 2013)

El documento se enfoca al cumplimiento del numeral 6 del artículo 21 - Decreto 2820 del 2010, mediante el cual se recomienda elaborar el Estudio de Impacto Ambiental siguiendo los lineamientos contenidos en la “Metodología General para la Presentación de Estudios Ambientales”.


La valoración económica se llevará a cabo sobre la alternativa vial aprobada por el Ministerio de Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial, hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, y presentada en el documento del Diagnóstico Ambiental de Alternativas para el centro poblado El Trique.

El análisis contenido en este informe sobre beneficios y costos ambientales, socioeconómicos y culturales del proyecto corresponde a un análisis que usa información primaria en el caso de los agentes socioeconómicos afectados (sector transporte, viviendas, accidentalidad, etc.) e información secundaria de los beneficios que el proyecto traerá (tasas de reducción de accidentalidad, costos de transporte de carga por kilómetro, costos por restricción a la movilidad, etc.). La información secundaria utilizada fue documentada y analizada cuidadosamente, se trabajó con los valores de beneficios más bajos identificados en la literatura, esto convierte el cálculo de beneficios realizado en un cálculo conservador, los valores de beneficios calculados son el límite inferior de los beneficios esperados.

5.3.1 Metodología del Análisis Económico de Impactos.

Para el desarrollo del numeral 6 del art. 23 del Decreto 2820 de 2010 referente al “Análisis Económico de Impactos Ambientales” se siguieron las recomendaciones metodológicas y directrices contenidas en la “Metodología General para la presentación de Estudios Ambientales MAVDT (2010)”. Adicionalmente, a fin de incorporar otros documentos, normas, directrices y recomendaciones del MAVDT, se tuvieron en cuenta los siguientes:

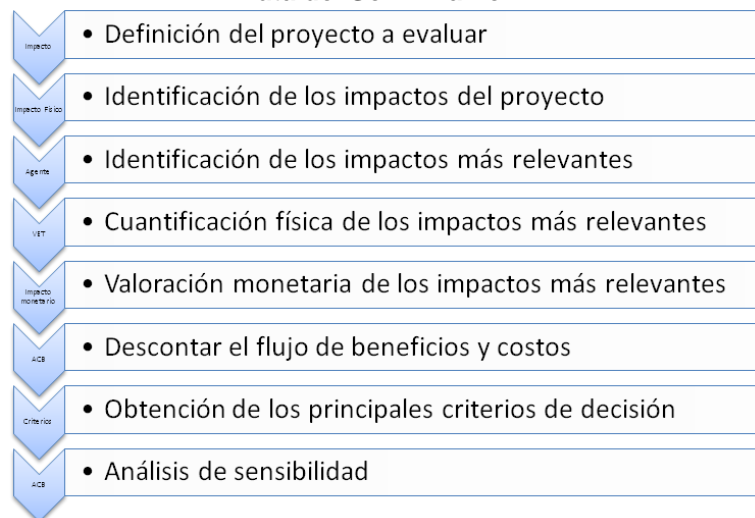
- MAVDT (2003) “Metodología para la valoración económica de bienes, servicios ambientales y recursos naturales”.
- Decreto 2820 de 2010 “Por medio del cual se reglamenta el Título VIII de la Ley 99 de 1993 sobre licencias ambientales”

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
	01	Abril 2014	Sin restricción	64 / 165	

- Resolución 1503 de 2010 “Por medio de la cual se adopta la metodología para la Presentación de Estudios Ambientales y se toman otras disposiciones.”
- Términos de referencia específicos del proyecto.

De acuerdo con los anteriores documentos, para abordar de manera ágil, sistemática y documentada el proceso de análisis económico de los impactos ambientales, se deben seguir los siguientes pasos metodológicos (tomado textualmente de la Metodología General para la presentación de Estudios Ambientales (MAVDT, 2010)):


Ilustración 5-2. Pasos metodológicos para el análisis económico de impactos ambientales – Proyecto Ruta del Sol – Tramo 2.



Fuente: Valoración Económica Ambiental S.A.S con base en (MAVDT, 2010) Metodología General para la presentación de Estudios Ambientales.

Siguiendo la ilustración anterior, el análisis económico de impactos ambientales debe dar cabida a los siguientes pasos metodológicos:

- Definición del proyecto a evaluar: Esta definición realizada por el equipo de EIA en el capítulo 2 consiste en el paso inicial del análisis. Tiene por objeto una descripción general del proyecto, Ruta del Sol–Tramo 2, que incluye antecedentes, justificación, ubicación, área de influencia directa, área de influencia indirecta, necesidades de recursos naturales, identificación a grandes rasgos de los beneficios y costos del proyecto, entre otros aspectos relevantes. El equipo de AE incluyó de forma complementaria a la descripción del proyecto un contexto general del proyecto dentro de la dinámica de transporte de carga y de pasajeros en el país, esta se presenta en el numeral 0. del presente documento.
- Identificación de los impactos del proyecto: esta identificación fue adelantada por el equipo de EIA, durante esta etapa, el equipo de AE interactuó con el equipo de EIA. Esta interacción permitió adelantar parte del trabajo de AE de forma paralela al trabajo de EIA.
- Identificación de los impactos relevantes: Esta constituye una etapa clave del análisis económico de impactos ambientales. Según la metodología del (MAVDT, 2010), no todos los impactos ambientales incluidos en la matriz de calificación de impactos ambientales deben ser valorados económicamente. Se debe establecer cuales impactos son relevantes

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
	01	Abril 2014	Sin restricción	65 / 165	

para el AE. Muchos de ellos, frecuentemente son mitigables y controlables. La selección de impactos relevantes se adelantó mediante un proceso de Análisis de Lógica Difusa, en el cual el equipo de AE estableció criterios económicos adicionales para la selección de impactos relevantes.

- Cuantificación física de los impactos más relevantes. Los impactos relevantes identificados producen unos cambios en el medio físico, ambiental y socioeconómico, los cuales se calcularon a partir de la información del EIA, para el caso de impactos físicos ambientales o socioeconómicos medibles con la información recopilada por el equipo de EIA. En ocasiones estos cambios son estimados mediante la revisión de literatura nacional e internacional de medidas de impacto. Esto sucede donde no se contó con información veraz o donde la construcción de funciones dosis respuesta requiere de periodos de tiempo excesivamente largos o de recursos financieros y técnicos de modelación altamente cuantiosos.
- Identificación de Agentes Económicos afectados: Los cambios en el medio físico y ambiental identificados, priorizados y cuantificados en el numeral anterior, producen afectaciones a los agentes económicos. Estos agentes; hogares y productores, ven impactadas, de manera positiva y/o negativa, su función de utilidad (bienestar) y de producción (o de costos) respectivamente. En este paso metodológico el equipo de AE estudia y organiza la información de la identificación y caracterización de agentes que realiza el equipo de EIA y adiciona la información necesaria de los agentes para estimar monetariamente el valor de los impactos.
- Valoración monetaria de los impactos más relevantes: esta etapa constituye la valoración económica de impactos ambientales y socioeconómicos en sí. Consiste en la cuantificación monetaria de la afectación sobre los agentes económicos. Tal afectación monetaria puede manifestarse en pérdidas o ganancias de utilidad de los hogares y en deterioro o mejora de la función de producción, de costos o de beneficios de los productores. Para el caso específico del Proyecto -Ruta del Sol Tramo 2-, en el centro poblado, se recurrirá a estimaciones de las principales medidas de cambio en el bienestar con información primaria y a la técnica de transferencia de beneficios ambientales, la cual permite la transferencia de medidas de impacto de proyectos similares. Por lo anterior, el equipo de evaluación económica recopiló una serie de estudios que documentan los principales impactos económicos ambientales de proyectos de infraestructura vial. Los costos y/o beneficios identificados serán agregados para el área de influencia del proyecto (hogares, hectáreas, productores, etc.).
- Descontar el flujo de beneficios y costos: este paso consiste en la construcción del flujo anual de beneficios y costos del proyecto -Ruta del Sol Tramo 2-, en términos monetarios, de acuerdo con la siguiente guía ilustrativa:


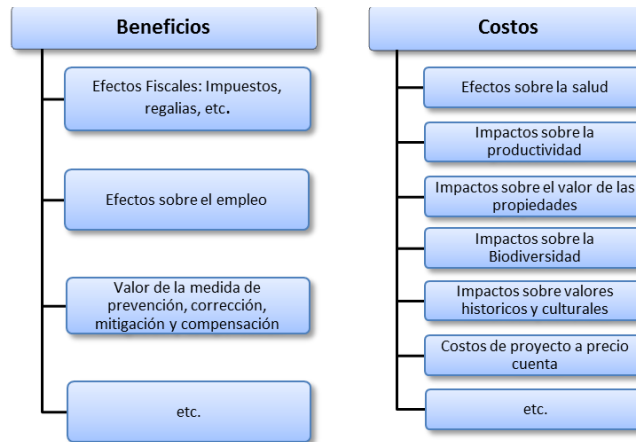
Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
	01	Abril 2014	Sin restricción	66 / 165	

Ilustración 5-3. Esquema de Beneficios y costos del Proyecto.



Fuente: (MAVDT, 2010) . Metodología General para la presentación de Estudios Ambientales.

- Obtención de los principales criterios de decisión: a este nivel ya se cuenta con el flujo de beneficios y costos del proyecto. Utilizando una tasa de descuento adecuada (recomendada por las entidades públicas del orden nacional – DNP, MINTRANSPORTE- y del orden internacional – BID; Banco Mundial- se procederá al cálculo de los indicadores del análisis costo beneficio: VPNE (Valor Presente Neto Económico) y la RBC (Relación beneficio Costo).
- Análisis de sensibilidad: finalmente, el análisis económico de impactos ambientales incluye escenarios de modelación de los criterios de decisión contenidos en la Metodología General para la Presentación de Estudios Ambientales (MAVDT, 2010) teniendo en cuenta variaciones en los valores de tasa de descuento.

La tabla siguiente describe los pasos metodológicos que adelanta el equipo de AE de una manera desagregada.

Tabla 5-37 Pasos Metodológicos desagregados seguidos por el equipo de AE.

PASOS METODOLÓGICOS	ACTIVIDADES
Definición y descripción del proyecto	Revisión de la descripción general del proyecto adelantada por el equipo de EIA, contextualización del proyecto para incluir agentes económicos por fuera del área de análisis del EIA.
Identificación de los impactos del proyecto	Reuniones de trabajo con el equipo del EIA.
	Análisis integrado (Equipo EIA y equipo AE) de la matriz de calificación de impactos ambientales.
Identificación de los Impactos Relevantes para la valoración económica	Análisis ETR (Eficiencia Técnica Relativa) y Método de Lógica Difusa de los flujos de bienes y servicios ambientales.
Cuantificación de los cambios en los flujos de	Cuantificación física de los cambios en los flujos de bienes y servicios afectados.

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique



CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	67 / 165

PASOS METODOLÓGICOS	ACTIVIDADES
bienes y servicios provocados por los impactos relevantes del proyecto	
Caracterización de los Agentes Económicos afectados	Identificación de los agentes económicos afectados (hogares y productores) en el área de influencia puntual, directa e indirecta del proyecto según el análisis de EIA y de agentes por fuera de estas áreas que pudieran verse afectados positiva o negativamente de forma directa o indirecta por el desarrollo del proyecto.
	Revisión de la caracterización de los agentes económicos afectados realizada por el equipo de EIA, adición de características necesarias para la estimación del valor monetario de impactos. Caracterización de agentes económicos no caracterizados por el EIA.
Estimación de los Cambios en bienestar de los agentes económicos afectados.	Identificación de posibles metodologías de valoración a aplicar. Selección de la técnica de valoración.
	Estimación de modelo econométrico para estimaciones directas de los cambios o para la transferencia de beneficios.
	Estimación de los costos y beneficios por unidad de afectación (hogares, habitantes, hectáreas, etc.)
	Agregación de los beneficios y/o costos del proyecto teniendo en cuenta los agentes económicos identificados y caracterizados.
Descontar el flujo de beneficios y costos	Construcción del flujo de costos y beneficios del proyecto.
Obtención de los principales criterios de decisión	Calculo de los indicadores costo beneficio del proyecto (VNP, RBC, TIR, etc.) y otros indicadores propuestos.
Análisis de sensibilidad	Análisis de sensibilidad (tasa de descuento)


Fuente: (Valoración Económica Ambiental S.A.S., Agosto 2013)

Seguidamente, se detalla y describe cada una de las actividades que fueron realizadas para el análisis económico de impactos ambientales de acuerdo con la tabla anterior:

Definición y descripción del proyecto.

Revisión de la descripción general del proyecto adelantada por el equipo de EIA, contextualización del proyecto para incluir agentes económicos por fuera del área de análisis del EIA. Tiene por objeto una descripción general del proyecto -Ruta del Sol Tramo 2- en el que se incluyen aspectos relevantes relacionados con antecedentes del proyecto, justificación, ubicación, área de influencia directa, área de influencia indirecta, necesidades de recursos naturales, entre otros aspectos.

Sesiones de Trabajo con el equipo del EIA

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
	01	Abril 2014	Sin restricción	68 / 165	

El equipo de la evaluación económica sostiene sesiones de trabajo con el equipo del EIA. En tales reuniones se discute de manera específica los impactos identificados para proyecto en todas sus fases, se trabaja sobre la matriz de identificación de impactos.

Análisis integrado (Equipo EIA y equipo AE) de la matriz de calificación de impactos ambientales.

Con base en la matriz de calificación de impactos ambientales, los equipos de EIA y AE discuten la calificación de impactos. La matriz se analiza teniendo en cuenta los impactos en los componentes Abiótico, Biótico, Paisaje y Socioeconómico durante todas las fases del proyecto.

Análisis y Lógica Difusa de los flujos de bienes y servicios encontrados en el análisis de ETR.

En este análisis se integran criterios económicos como el valor económico total de los flujos de bienes y servicios, cantidad y características de los agentes económicos por fuera del área (geográfica y temática) de influencia del EIA, disponibilidad de información y de métodos cuantitativos validados teórica y empíricamente para medir cada cambio en los flujos de bienes y servicios. Adicionalmente, el análisis incorpora las calificaciones de cada impacto, consignadas en la evaluación ambiental (Ambiotec Ltda, 2013) utilizando el análisis de Eficiencia Técnica Relativa.


Cuantificación física de los cambios en los flujos de bienes y servicios afectados.

Se cuantifican los cambios en los flujos de bienes y servicios afectados. Esta actividad incluye, de ser posible, el cálculo del cambio en los indicadores físicos que afectan de manera relevante el flujo de bienes y servicios ambientales del área de influencia del proyecto. Los cambios en los flujos de bienes y servicios se calcularon a partir de la información del EIA, para el caso de impactos físicos ambientales o socioeconómicos medibles a partir de la información recopilada por el equipo de EIA. Como se explicó anteriormente, en ocasiones estos cambios son estimados mediante la revisión de literatura nacional e internacional de medidas de impacto. Esto sucede donde no se contó con información veraz o donde la construcción de funciones dosis respuesta requiere de periodos de tiempo excesivamente largos o de recursos financieros y técnicos de modelación altamente cuantiosos.

Identificación y caracterización de agentes económicos afectados (hogares y productores).

En este paso metodológico el equipo de AE estudia y organiza la información de la identificación y caracterización de agentes que realiza el equipo de EIA y adiciona la información necesaria de los agentes para estimar monetariamente el valor de los impactos. Se analizan entre otros, los siguientes agentes económicos:

- Hogares en los municipios, corregimientos y veredas en el área de influencia.
- Productores agrícolas
- Productores pecuarios
- Empresas de servicios públicos
- Viajeros
- Transportadores
-

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
	01	Abril 2014	Sin restricción	69 / 165	

Por ello, el equipo económico acopia, procesa y analiza toda la información secundaria sobre la dinámica económica y social de los agentes identificados. Para ello, se realiza la revisión de algunas de las siguientes bases de datos:

- Base de datos de catastro de los municipios en el área de influencia.
- Base de datos SISBEN
- Censo Nacional DANE
- Inventario de predios en las zonas de influencia
- Bases de datos de las autoridades ambientales con jurisdicción en la zona de influencia del proyecto
- Encuesta Anual Agropecuaria.
- Encuesta nacional de salud.
- Encuesta continua de hogares.
- Información de la resolución 166 del MEN sobre educación pública.

Se revisa la caracterización de los agentes económicos afectados, se revisa que la calidad y fuentes de la información socioeconómica como: tamaño del hogar, nivel educativo, número de hijos del hogar, tamaño familiar, tipo de vivienda, condiciones socioeconómicas, NBI, ICV, SISBEN, etc. sea adecuada y se adicionan las variables que se requieren para los cálculos económicos.


Identificación de Estrategias de Valoración. Selección de la Técnica de Valoración

Una vez identificados los agentes económicos afectados, el análisis económico continúa con la selección de una adecuada técnica de valoración ambiental para la estimación monetaria de los impactos ambientales. En esta actividad se tiene en cuenta las recomendaciones contenidas en “Metodología para la valoración económica de bienes, servicios ambientales y recursos naturales” (MAVDT, 2003). Adicionalmente, se realiza una revisión bibliográfica exhaustiva relacionada con: fuentes bibliográficas nacionales e internacionales relacionadas con el tema de análisis económico de impactos ambientales, particularmente aquellos que hacen énfasis en proyectos de construcción y operación de infraestructura vial y estudios sobre la identificación y análisis de las metodologías existentes para caracterizar, priorizar y valorar económicamente los impactos ambientales.

El informe de análisis económico de impactos ambientales incluye una revisión y evaluación detallada de cada una de las técnicas de valoración ambiental frecuentemente usadas en Colombia y avaladas por el MAVDT. Ellas incluyen las siguientes técnicas²: análisis conjunto o análisis conjunto (AC), el método de valoración contingente (MVC), el método de los costos de viaje (TCM), el método de precios hedónicos (MPH), el método de la función de producción de salud (FPS), el enfoque de aproximación a través de una función de daño (EFD) y otras más. Para cada una de las técnicas de valoración de costos y/o beneficios ambientales anteriormente nombradas, el equipo económico evaluó su pertinencia, relevancia y aplicabilidad, dadas las condiciones particulares de los impactos (positivos y negativos) generados por el proyecto en cuestión.

Construcción de modelo econométrico - Transferencia de beneficios

² Para una descripción de las diferentes técnicas ver MAVDT (2003) “Metodología para la valoración económica de bienes, servicios ambientales y recursos naturales” http://www.minambiente.gov.co/documentos/608_guiavaloracion.pdf

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
	01	Abril 2014	Sin restricción	70 / 165	

En esta actividad se revisan los asuntos empíricos y econométricos para la aplicación de la Metodología los cuales incluyen: requerimientos de información, selección de la muestra, diseño del aplicativo de captura de información, selección del modelo a estimar. Una vez se desarrollaron los pasos anteriores, se procedió a la estimación econométrica como tal. Generalmente, la aplicación de una técnica de valoración incluye corridas de modelos econométricos.

Estimación de las Medidas Marginales de Daño y/o Beneficios del Proyecto

Una vez se contó con los resultados de los modelos econométricos, estos son estandarizados y llevados a medidas comúnmente utilizadas que permitan su correcta interpretación y sirvan para la toma de decisiones. En este sentido, se calcula el costo (beneficio) marginal en términos monetarios de los impactos relevantes del proyecto.

Agregación de los Costos y/o Beneficios del Proyecto

Con base en la anterior actividad y teniendo en cuenta el número de agentes económicos afectados se realiza la agregación de los costos o beneficios directamente atribuibles al proyecto e intervención.

Construcción del Flujo de Costos y Beneficios del Proyecto a Precios Constantes

Teniendo en cuenta la vida útil del proyecto (en años), se construye el flujo de beneficios y costos del mismo. Estos son los insumos primordiales para el cálculo de los indicadores de costo efectividad y análisis costo beneficio ambiental. En él se incluyeron los impactos positivos del proyecto, impuestos, beneficios en empleo, entre otros³. Por su parte, se incluyen los costos de inversión y mantenimiento afectados por los respectivos precio cuenta y los costos ambientales (impactos negativos del proyecto) valorados en términos monetarios.

Calculo de los Indicadores Costo Beneficio del Proyecto (VNP, TIR, B/C)


La evaluación económica de los impactos ambientales del proyecto se realiza empleando el indicador del valor presente neto (VPN) y mediante la relación costo beneficio, teniendo en cuenta las inversiones contenidas en el Plan de Manejo Ambiental y la valoración de costos y beneficios ambientales y sociales.

Valor Presente del Flujo Neto del Proyecto (VPN): este indicador corresponde al valor presente del flujo de beneficios ambientales netos que generará el proyecto durante su vida útil (principalmente las inversiones contenidas en el Plan de Manejo Ambiental) y la valoración de costos y/o beneficios ambientales. En su estimación se utiliza la Tasa Social de Descuento, que representa el costo de oportunidad para la sociedad por el desarrollo del proyecto. La expresión matemática del indicador es:

$$VPN = \sum_{i=1}^n \left[\frac{B_i - C_i}{(1 + TD)^i} \right] - I_0$$

Donde:

³ Metodología General para la presentación de Estudios Ambientales MAVDT (2010)

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					 Proyecto Vial Ruta del Sol Sector 2
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
	01	Abril 2014	Sin restricción	71 / 165	

B_i = Beneficios Económicos, en el Periodo i , que para el caso son inversiones y compensaciones ambientales del proyecto.

C_i = Costos económicos (a precios cuenta de eficiencia) en el Periodo i . (los cuales surgen de la valoración económica ambiental)

TD = Tasa Social de Descuento

I_0 = Inversión (a precios cuenta de eficiencia) en el Período Cero.

N = vida útil del proyecto

Relación Beneficio / Costo Ambiental del Flujo Neto del Proyecto (RB/C): mediante este indicador se establece una relación entre el valor presente de los beneficios económicos del proyecto y el valor presente de los costos económicos de inversión y operación del proyecto.

$$RB / C = \frac{\sum_{i=1}^n \frac{B_i}{(1+TD)^i}}{\sum_{i=1}^n \frac{C_i}{(1+TD)^i} + I_0}$$

El equipo económico calculó adicionalmente una serie de indicadores costo efectividad de gran aporte para la toma de decisiones respecto al desempeño ambiental del proyecto a lo largo de su vida útil.

Análisis de Sensibilidad (Tasa de Descuento).

Se realiza el respectivo análisis de sensibilidad de los resultados obtenidos enfocándolos en cambios en la tasa de descuento.

5.3.2 Determinación de Impactos Relevantes para el Análisis Económico.


Para la determinación de impactos relevantes se desarrolló un análisis de ordenamiento de los impactos utilizando un análisis de eficiencia técnica relativa y uno de lógica difusa LD que usó criterios económicos seleccionados y evaluados por el equipo de Análisis Económico, así como las calificaciones de los impactos de la evaluación ambiental desarrollada por el equipo de Análisis de Impacto Ambiental.

Mediante el análisis de ETR (Eficiencia Técnica Relativa) se ordenaron los medios que reciben los impactos y se transformaron a flujos de bienes y servicios, y mediante el análisis de LD se estableció cuáles de los medios impactados procedían como relevantes para ser valorados mediante la cuantificación monetaria.

5.3.2.1 Análisis de Eficiencia Técnica Relativa.

El análisis de eficiencia técnica relativa permite ordenar los impactos ambientales calificados en todas las variables que conforman el índice de importancia, el índice por si solo dificulta el ordenamiento, porque puntajes iguales en el índice pueden obedecer a calificaciones diferentes en las diferentes variables, por ejemplo:

Tabla 5-38. Ejemplo de dos impactos con igual puntaje

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
	01	Abril 2014	Sin restricción	72 / 165	

Acción	Impacto específico	C	P	D	E	M	Ca
Transporte de materiales de construcción y materiales sobrantes de excavación	Cambio en las condiciones de salud	-	0,7	0,1	1,0	0,7	-3,64
Compra de predios	Generación de Expectativas	-	0,7	0,8	1,0	0,4	-3,64

Fuente: (Ambiotec Ltda, 2013)

En la tabla anterior hay dos impactos que obtienen la misma calificación (-3,64) que corresponde a una función de (P, D, E y M), sin embargo no es posible saber cuál de los impactos es más importante, a pesar de las calificaciones toman diferentes valores para Duración (D) y Magnitud (M).

Como alternativa para saber cuál impacto es el más importante (es decir cual recibe la mayor calificación relativa a los demás impactos) se procedió a maximizar el índice de importancia para cada una de las variables de calificación (P, D, E y M), el ejercicio se adelantó para cada impacto y cuando se evaluó el máximo de la función Ca (Calificación ambiental) para una variable, las demás variables se mantuvieron constantes. A continuación se muestra la expresión matemática utilizada:

$$\begin{aligned}
 & \text{Max}_{v_{i=1}} \quad I = f(v_i) \\
 & \text{s. a. } v_{i=1} = \bar{v}_i \\
 & \text{Ecuación 5.1}
 \end{aligned}$$

En la anterior expresión se maximiza la calificación ambiental con respecto a cualquiera de las variables que lo conforman representadas por $v_{i=1}$ dado que las demás variables son constantes en la calificación asignada. Posteriormente se evalúa el porcentaje del índice calificado para el impacto con respecto a la maximización relativa, estos porcentajes son ahora comparables e indican cuál de los impactos es más importante dado que alcanza un mayor porcentaje del máximo del índice en cada una de sus calificaciones. Por ejemplo en el caso de los dos impactos mostrados en la tabla anterior la evaluación de eficiencia técnica relativa para cada de las variables se muestra a continuación:

Tabla 5-39. Ejemplo de dos impactos con igual puntaje.

Acción	Impacto específico	C	P	D	E	M	%C	%D	%E	%M
Transporte de materiales de construcción y materiales sobrantes de excavación	Cambio en las condiciones de salud	-	0,7	0,1	1,0	0,7	0,7 0	0,66	1,00	0,71
Compra de predios	Generación de Expectativas	-	0,7	0,8	1,0	0,4	0,7 0	0,90	1,00	0,55

Fuente: (Valoración Económica Ambiental S.A.S., Agosto 2013)

Los resultados del análisis de eficiencia técnica relativa (obtenidos mediante el uso de la Ecuación 5.1) con respecto a los elementos específicos impactados por el proyecto, se utilizaron como insumos para la significancia. Cabe notar que mediante este análisis se calculan valores en porcentajes que son transformados por las siguientes ecuaciones:

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique

CONCESIONARIA



Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	73 / 165

$$Ca_i = C_i P_i (a E_i M_i + b D_i)$$

$$\%P_i = Ca_i / \max_{j: Fase_j = Fase_i} \{ C_i P_j (a E_i M_i + b D_j) \}$$

$$\%D_i = Ca_i / \max_{j: Fase_j = Fase_i} \{ C_i P_i (a E_j M_i + b D_j) \}$$

$$\%E_i = Ca_i / \max_{j: Fase_j = Fase_i} \{ C_i P_i (a E_j M_i + b D_i) \}$$


$$\%M_i = Ca_i / \max_{j: Fase_j = Fase_i} \{ C_i P_i (a E_i M_j + b D_i) \}$$

$$\% \%_i = \%P_i + \%D_i + \%E_i + \%M_i$$

$$\% \% \%_i = \frac{\% \%_i - \min_{j: Fase_j = Fase_i} \{ \% \%_j \}}{\max_{j: Fase_j = Fase_i} \{ \% \%_j \} - \min_{j: Fase_j = Fase_i} \{ \% \%_j \}}$$

Ecuación 5.2

Estas ecuaciones son extraídas de la expresión matemática asociada a sus respectivas restricciones presentada en la Ecuación 5.1. Estos valores son introducidos en el análisis de Lógica difusa en el criterio de significancia con el objetivo de considerar las calificaciones discutidas por el equipo EIA y AE.

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
	01	Abril 2014	Sin restricción	74 / 165	

5.3.2.2 Análisis de Lógica Difusa.

Como se explicó anteriormente, se usará el análisis de lógica difusa para establecer la relevancia de los impactos en los flujos de bienes y servicios ambientales. En este capítulo se encontrará una breve descripción teórica y la descripción operativa del uso de esta técnica. El análisis de lógica difusa permitirá incorporar criterios adicionales a los considerados en la evaluación ambiental (Ambiotec Ltda, 2013). Principalmente, se incluirán criterios sobre el valor económico total de los flujos de bienes y servicios, agentes por fuera del área de influencia de la EIA, niveles de pobreza de dichos agentes, existencia de documentación técnica sobre los impactos, existencia de metodologías validadas para medirlos e información disponible.

- **Motivación**

La lógica difusa permite incorporar y describir los impactos ambientales difícilmente cuantificables dentro de un proceso de planeación y/o evaluación. En primera instancia, esta teoría fue introducida para capturar la incertidumbre y la vaguedad de sistemas complejos (Medaglia, et. al., 2002) y se basa en la idea de construir modelos capaces de simular la forma de pensar de expertos (González et. al, 2002; Medina & Moreno, 2007). Otra ventaja de la lógica difusa es que permite clasificar e incorporar información de carácter no cuantificable y subjetivo (Silvert, 1997; Silvert, 2000). Por ello, esta teoría permite construir modelos donde la información relacionada con los impactos ambientales se describe a través de variables semánticas (Peché & Rodríguez, 2009).

Por otro lado, los sistemas de inferencia difusos (una herramienta de la lógica difusa) se han caracterizado por ser flexibles, no estar atados a supuestos estadísticos, ser fáciles de modificar y lograr incorporar funciones no lineales de amplia complejidad (Medina & Moreno, 2007). Por último, esta metodología también tiene la gran facilidad de integrar diferentes tipos de observaciones, lo que permite un balance entre efectos inconmensurables (i.e. sociales, ambientales y económicos) (Silvert, 2000).


- a. **Marco teórico**

- **Conceptos generales de la lógica difusa**

Esta sección pretende dar una descripción clara y concisa de los conceptos más relevantes para comprender el uso que se hace de la lógica difusa, dentro de la evaluación y priorización de los impactos ambientales.

La idea central de la teoría de lógica difusa (el grado de membresía) y el concepto de los conjuntos difusos fueron introducidos por el profesor Lofti Zadeh (Zadeh, 1965). En un sentido amplio, la lógica difusa se refiere a todas las teorías y tecnologías que usan conjuntos difusos (Yen & Langari, 1999). La idea central de éstos conjuntos es representar una transición gradual de un estado a otro. En otras palabras, los conjuntos difusos son conjuntos con fronteras borrosas y una generalización de los conjuntos clásicos. Mientras en un conjunto ordinario sus elementos pertenecen o no por completo a éste, en los conjuntos difusos cada elemento tiene un grado de pertenencia (membresía) a éstos.

Un conjunto difuso A está caracterizado por una función de membresía μ_A , que asocia cada elemento del universo de discurso X al intervalo $[0, 1]$. Además, los conjuntos difusos también se

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
	01	Abril 2014	Sin restricción	75 / 165	

asocian a variables o términos lingüísticos y por ende deben estar definidos dentro de un contexto particular, aunque éste no sea explícito. Las variables lingüísticas son una composición entre una variable numérica y una simbólica, por lo que sus diferentes valores se pueden describir tanto cualitativa como cuantitativamente, a través de la función de membresía (Yen & Langari, 1999). Por ejemplo, la variable lingüística “Altura” puede ser descrita cualitativamente por el valor lingüístico “Promedio” y cuantitativamente por el conjunto difuso asociado a éste. Las funciones de membresía más comúnmente usadas son la triangular, la trapezoidal, la gaussiana, la sigmoidea y la de forma de S (Yen & Langari, 1999).

Como con los conjuntos ordinarios, con los conjuntos difusos también se pueden realizar operaciones. La intersección y la unión de éstos, se realizan mediante pares de operadores conocidos como normas triangulares y co-normas triangulares. Éstas son funciones $f: [0,1] \times [0,1] \rightarrow [0,1]$, que se definen mediante un conjunto de axiomas. Lo importante es que la selección de un operador para la intersección de conjuntos difusos define cual es el operador que se debe usar para la unión de los mismos, y viceversa (Yen & Langari, 1999). Por ejemplo, si se usa para la intersección el operador *min*, entonces para la unión de conjuntos difusos se usa el operador *max*.

Otra operación con un conjunto difuso es el complemento, que se define en términos del complemento algebraico de su función de membresía. Es decir el complemento (A^c) de un conjunto difuso A se define mediante su función de membresía como:

$$\mu_{A^c}(u) = 1 - \mu_A(u) \quad (6)$$

Sin embargo, lo anterior implica que la lógica difusa viola 2 de las leyes de la teoría de conjuntos clásica: la ley del medio excluido y la ley de contradicción (Yen & Langari, 1999). En otras palabras, para un elemento que pertenece parcialmente a un conjunto difuso también es posible pertenecer parcialmente al complemento de éste.

- **Sistemas de inferencia difusos**

Los sistemas de inferencia difusos hacen uso tanto, de las funciones de membresía y las operaciones lógicas entre conjuntos, como de las reglas Sí-Entonces. Estas reglas asocian una condición (antecedente), descrita por variables lingüísticas y conjuntos difusos, a una conclusión (consecuente). Como tal, las reglas Sí-Entonces son un esquema de representación de conocimiento, que por naturaleza es impreciso (Yen & Langari, 1999). Los sistemas de inferencia construidos con estas reglas consisten de 4 pasos (ver Figura 1):

1. *Fusificación*: Este primer paso consiste en calcular para cada dato de las variables de entrada, el grado de membresía resultante de cada categoría (González et. al, 2002).
2. *Inferencia*: Este paso consta de dos etapas. El primero es la agregación de los grados de membresía de los antecedentes con el objetivo de formar un único grado global de verdad para los antecedentes. Para esto existen diferentes operadores lógicos como y ó o (González et. al, 2002). Luego, se calcula la conclusión de la regla en base a ese grado global de verdad. Los métodos que se pueden usar son el corte de la función de membresía del consecuente o el escalamiento de ésta misma (Yen & Langari, 1999).

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique

CONCESIONARIA

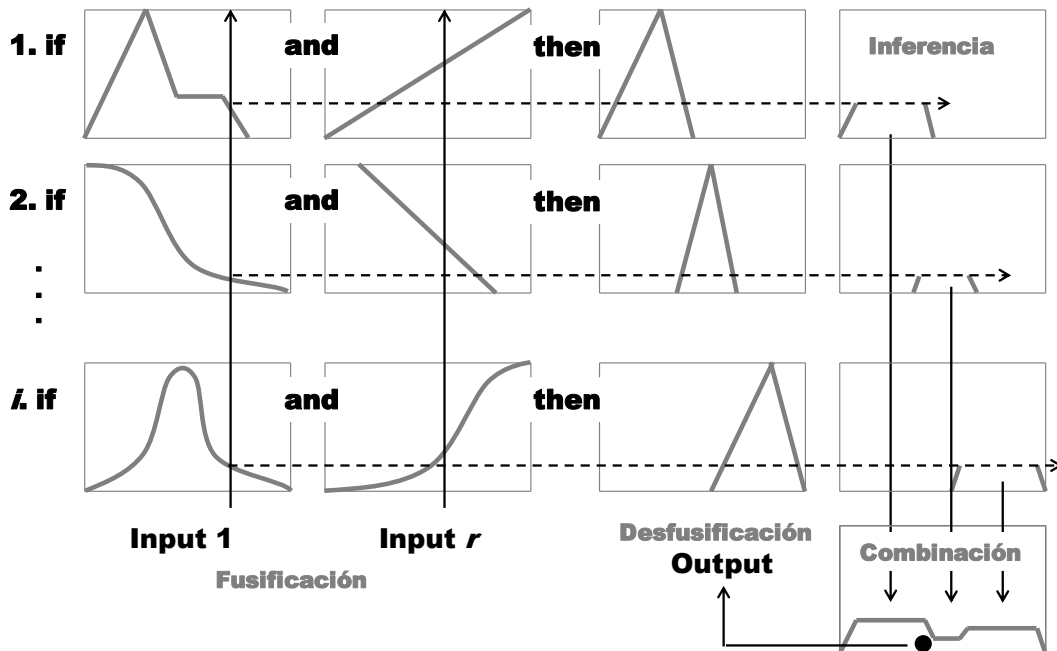


Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	76 / 165

3. *Combinación*: Dado que para cada regla se obtiene una conclusión, es necesario combinar todos los consecuentes inferidos en uno solo (Yen & Langari, 1999). Esto se logra a través de diferentes métodos: Suma de conclusiones o el máximo de estas, entre otros (González et. al, 2002).
4. *Desfusicación*: El objetivo de este paso es convertir el resultado difuso calculado en el paso (c.) en uno no difuso. Para esto existen diferentes métodos como el mínimo, la media o el máximo de los máximos de la función de membresía. Aunque, el más común y aceptado es el método del centroide (González et. al, 2002).

Ilustración 5-4: Sistema de inferencia difuso (Mamdani)⁴



Fuente: The MathWorks™ (2010), “Fuzzy Logic Toolbox™: User’s Guide”

Dentro de los sistemas de inferencia difusos existen varios modelos. Lo más conocidos son el modelo de Mamdani y los esquemas de Takagi-Sugeno-Kang y Kosko (Yen & Langari, 1999). El modelo de Mamdani que se usa en la priorización de los impactos ambientales se diferencia de los otros esquemas, en que en éstos últimos la etapa de *combinación* se realiza a través de una suma, mientras que en el modelo de Mamdani la agregación de las conclusiones de las reglas Sí-Entonces se realiza mediante superposición (Yen & Langari, 1999).

La elección del modelo Mamdani se debe a que el presente trabajo busca modelar un sistema de decisión basado en el conocimiento de expertos donde no existen datos de variables de entrada y salida. Los modelos del tipo de Takagi-Sugeno-Kang se construyen mediante métodos adaptativos en la base que se cuenta con los datos de entrada y salida (Piegat, 2001).

⁴ Adaptado de The MathWorks™ (2010), “Fuzzy Logic Toolbox™: User’s Guide”, p. 2-29.

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique

CONCESIONARIA



Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	77 / 165

El sistema de inferencia difuso Mamdani está compuesto por reglas lingüísticas indexadas en i , que describen un mapeo que va desde $U_1 \times U_2 \times \dots \times U_r$ hacia W . Sean x_j las variables de entrada, A_{ij} los conjuntos difusos de éstas, y la variable de salida y C_i es el conjunto difuso de la variable de salida (Yen & Langari, 1999). Las reglas del modelo Mamdani (Piegat, 2001) son de la siguiente forma:

$$R_i: \text{Si } x_1 \text{ es } A_{i1} \wedge \dots \wedge x_r \text{ es } A_{ir} \text{ Entonces } y \text{ es } C_i \quad (7)$$

De la expresión (7) podemos observar que la etapa de agregación en el paso de *inferencia* se realiza mediante el operador y (\wedge). Esto quiere decir, que el grado de verdad global resulta del operador de intersección *min*. Luego, se cortan las funciones de membresía de los consecuentes, de forma tal que la altura final de éstos sea el grado de verdad global. Después, la *combinación* de los conjuntos difusos previamente cortados se hace mediante el operador *max* (Yen & Langari, 1999) (ver Figura 1). Finalmente, la defusificación se realiza, usando el centroide del conjunto difuso inferido, mediante la siguiente expresión:


$$y = \frac{\int \mu_c(y_i) \times y_i \, dy}{\int \mu_c(y_i) \, dy} \quad (8)$$

- **Descripción de la metodología para la priorización de los impactos ambientales a evaluar**

El primer paso de la metodología consiste en definir un conjunto de impactos a priorizar. El segundo paso consiste en definir los criterios de interés para el análisis (i.e. económicos, sociales, financieros ó ambientales). Con esto es posible crear un contexto que facilite la elaboración de un índice para evaluar un determinado criterio, donde se debe asegurar que todas las variables previsible de un proyecto, en un determinado período de tiempo, sean contempladas (Bojórquez-Tapia et. al, 2002).

Luego, se comienza a construir el sistema de inferencia difuso. Sea C el conjunto de criterios de decisión, indexado en j , y P el conjunto de impactos a priorizar, indexado en i . Suponiendo que sólo hay un criterio de decisión, el tercer paso de la metodología consiste en definir el conjunto de variables de entrada X y la variable de salida, que es precisamente el índice sobre el criterio j del impacto $i \in P$, p_i . Las variables de entrada deben ser relevantes al problema y su selección puede realizarse a través de técnicas basadas en datos o a través del conocimiento de expertos (Adriaenssens et. al, 2004). Por ejemplo, Campos & Mello (2006), usan variables de entrada físicas como agua, suelo y aire, y variables bióticas como flora y fauna en el desarrollo de un mecanismo de soporte de decisiones, para evaluar y pronosticar los impactos ambientales de la adaptación de una autopista.

El cuarto paso es definir los conjuntos difusos de las variables de entrada y salida, y asociar a éstos variables lingüísticas, con el objetivo de usarlas en la construcción de las reglas del sistema de inferencia difuso. Formalmente, en esta etapa para cada variable de entrada x_k se definen los conjuntos difusos A_{vk} . Por ejemplo, si la variable de entrada es el impacto sobre el recurso aire, algunos posibles conjuntos difusos descritos por los valores lingüísticos son: alto, bajo y medio. De igual forma para la variable de salida (impacto ambiental) debe definirse el conjuntos difuso B_v que será usado en la v -ésima regla de inferencia r_v .

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
	01	Abril 2014	Sin restricción	78 / 165	

Klir & Yuan (1995), clasifican los diferentes métodos de construcciones de las funciones de membresía en *métodos directos* e *indirectos*. En el primer tipo de métodos se espera que los expertos contesten preguntas que relacionen de forma directa distintos elementos del conjunto difuso a distintos grados de membresía, para luego ajustar una curva a los datos. Los *métodos indirectos* buscan recopilar la información a través de preguntas más sencillas, donde indirectamente se obtienen los grados de membresía para distintos elementos de los conjuntos difusos. En la ausencia de datos, lo convencional es escoger una familia de funciones de membresía, definir un soporte para éstas y calibrar los parámetros en base al conocimiento del experto (Medaglia et. al, 2002; Medina & Moreno, 2007). Sin embargo, es importante tener en cuenta que la complejidad del sistema aumenta en la medida que aumenten, tanto el número de variables de entrada, como el número de conjuntos difusos definidos. Dicha complejidad es una ventaja en la medida que aumenta la capacidad del modelo para describir un sistema real, pero a la vez es una desventaja pues incrementa la cantidad de información necesaria requerida para la modelación (Piegat, 2001).

El quinto paso es la definición del conjunto de reglas, R , del sistema de inferencia difuso. El objetivo de las reglas es unir las variables de entrada a la variable de salida. Además, es en este punto donde se simula el conocimiento de los expertos (González et. al, 2002). El conjunto R se define mediante las posibles combinaciones de las variables de entrada, usando para ello las variables lingüísticas (Bojórquez-Tapia et. al, 2002; Campos & Mello, 2006; Medina & Moreno, 2007). A cada combinación se le asigna un posible resultado (variables lingüísticas) de la variable de salida.


Finalmente, el sexto paso es la implementación del sistema de inferencia difuso Mamdani, haciendo uso de todos los elementos previamente desarrollados. El resultado de esta etapa es el indicador de impacto sobre el criterio de decisión, ρ_i .

La metodología que se propone puede extenderse para incorporar más de un solo criterio de decisión. Cuando existan más criterios, lo primero es construir el índice de cada uno de éstos para cada impacto, ρ_{ij} . Luego, deben agruparse dichos criterios, para formar un único índice para cada impacto, ω_i . Esto implica que la metodología propuesta tiene la capacidad para integrar criterios que incluso pueden llegar a ser inconmensurables, lo cual es un resultado directo de usar la lógica difusa (Silvert, 2000). Para agrupar los diferentes índices en uno solo, debe notarse que los índices de impacto para cada uno de éstos, pasan de ser las variables de salida a ser las variables de entrada del sistema de inferencia difuso Mamdani. Por tanto, los valores de entrada que son necesarios para desarrollar el sistema de inferencia difuso que agrupa todos los criterios son en sí mismos, los índices de cada criterio previamente calculados. Por ende, sólo sería necesario definir las reglas del sistema de inferencia, los conjuntos difusos y las variables lingüísticas del índice conjunto para cada impacto. Una vez realizado esto, se simula un segundo sistema de inferencia difuso Mamdani y el resultado final es un índice para cada impacto, ω_i , que agrupa los diferentes criterios de decisión.

- **Implementación del modelo de inferencia difuso**

A continuación se presentan los modelos utilizados para la priorización de los impactos ambientales del proyecto, así como los resultados de su implementación y el análisis subsiguiente.

- Definición del conjunto de impactos a priorizar**

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
	01	Abril 2014	Sin restricción	79 / 165	

El análisis se realizó con base en la matriz de calificación de la evaluación ambiental de los impactos, teniendo en cuenta las relaciones entre las 43 actividades y los 34 elementos impactados definidos en la matriz de evaluación de impactos del EIA. Las actividades y los elementos impactados identificados se muestran a continuación:

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique



CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	80 / 165

Tabla 5-40. Actividades definidas del EIA

Fase	Con Proyecto	Actividad	Número Actividad
Sin proyecto	No	Forestal	1
Sin proyecto	No	Silvopastoril	2
Sin proyecto	No	Pecuario	3
Sin proyecto	No	Sin Uso	4
Sin proyecto	No	Agrícola	5
Sin proyecto	No	Minero/Hidrocarburos	6
Sin proyecto	No	Cuerpos de agua	7
Sin proyecto	No	Antrópico	8
Pre-construcción	Sí	Compra de predios	9
Pre-construcción	Sí	Replanteamiento Topográfico	10
Pre-construcción	Sí	Contratación de personal	11
Pre-construcción	Sí	Señalización y demarcación de seguridad vial	12
Pre-construcción	Sí	Información a la comunidad y a las autoridades	13
Construcción	Sí	Demolición de infraestructura existente y vivienda	14
Construcción	Sí	Relocalización de Infraestructura y servicios interceptados	15
Construcción	Sí	Descapote y remoción de vegetación (incluye talas)	16
Construcción	Sí	Transporte de materiales de construcción y materiales sobrantes de excavación	17
Construcción	Sí	Excavaciones y cortes	18
Construcción	Sí	Movimiento de tierras (cortes y rellenos-compactación)	19
Construcción	Sí	Disposición de material sobrante de excavación y de descapote en sitios de disposición (ZODME)	20
Construcción	Sí	Construcción de obras de arte (muros, cunetas, protección de taludes y/o banca)	21
Construcción	Sí	Construcción de obras especiales (retornos)	22
Construcción	Sí	Construcción de obras especiales (intercambiadores, retornos, áreas de servicios y peajes)	23
Construcción	Sí	Producción, colocación y transporte de concreto hidráulico (rígido)	24
Construcción	Sí	Transporte, colocación y compactación de concreto asfáltico	25
Construcción	Sí	Poda de árboles en derecho de vía	26
Construcción	Sí	Empradización	27
Construcción	Sí	Pintura y señalización (definitiva) horizontal y vertical	28
Construcción	Sí	Limpieza y entrega final	29
Construcción	Sí	Perfilado (Conformación de taludes)	30
Construcción	Sí	Conformación de ataguías en sacosuelo	31
Construcción	Sí	Fundición de pilotes en concreto in situ	32
Construcción	Sí	Demolición de las cabezas de los pilotes	33
Construcción	Sí	Preparación de concretos para placas y fundida de estribos	34
Construcción	Sí	Tensionamiento de las vigas en concreto postensado	35

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique



CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	81 / 165

Fase	Con Proyecto	Actividad	Número Actividad
Construcción	Sí	Instalación de prefabricados con grúas	36
Construcción	Sí	Rehabilitación y reforzamiento de puentes existentes	37
Operación y mantenimiento	Sí	Operación normal (Tránsito en las vías y puentes)	38
Operación y mantenimiento	Sí	Mantenimiento de obras de arte y puentes	39
Operación y mantenimiento	Sí	Mantenimiento de la vegetación en el derecho de vía	40
Operación y mantenimiento	Sí	Tratamiento de todo tipo de fallas en el pavimento	41
Operación y mantenimiento	Sí	Recuperación de señalización vial	42
Operación y mantenimiento	Sí	Construcción, recuperación o refuerzo de la capa de rodadura y/o bermas en pavimento	43

Fuente: (Ambiotec Ltda, 2013)

Tabla 5-41. Correspondencia entre medios y efectos específicos y los flujos de bienes y servicios

Dimensión	Elemento	Impacto Especifico	Número o Impacto	Factores de Interés	Flujos de bienes y servicios	Número o Flujo
Abiótico	Aire	Alteración de la calidad del aire por emisión de PM ₁₀ , NO _x , SO ₂ , CO ₂ y CO	1	Calidad	Cambio en la Calidad del Aire	1
Abiótico	Aire	Alteración de los niveles de ruido	2	Calidad	Cambio en la Calidad del Aire	1
Abiótico	Suelo	Cambio de uso del suelo	3	Cantidad	Cambio en la Cantidad del Suelo	2
Abiótico	Suelo	Generación de inestabilidad	4	Cantidad	Cambio en la Cantidad del Suelo	2
Abiótico	Suelo	Alteración de las propiedades fisicoquímicas del suelo	5	Calidad	Cambio en la Calidad del Suelo	3
Abiótico	Suelo	Generación de procesos erosivos	6	Calidad	Cambio en la Calidad del Suelo	3
Abiótico	Suelo	Recuperación zonas verdes	7	Calidad	Cambio en la Calidad del Suelo	3
Abiótico	Agua	Cambios en la calidad del agua	8	Calidad	Cambio en la Calidad del Agua	4
Abiótico	Agua	Alteración del régimen de caudales	9	Cantidad	Cambio en la Cantidad del Agua	5
Abiótico	Agua	Alteración del régimen sedimentológico	10	Calidad	Cambio en la Calidad del Agua	4
Abiótico	Agua	Alteración de la dinámica fluvial del cauce	11	Cantidad	Cambio en la Cantidad del Agua	5
Abiótico	Agua	Ocupación de cauce	12	Calidad	Cambio en la Calidad del Agua	4
Paisaje	Paisaje	Cambios en la calidad	13	Calidad	Cambio en la Calidad del	6

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique


CONCESIONARIA



Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	82 / 165

Dimensión	Elemento	Impacto Especifico	Número Impacto	Factores de Interés	Flujos de bienes y servicios	Número Flujo
		perceptual del paisaje			Paisaje	
Biótico	Ecosistemas	Alteración de la Vegetación Terrestre	14	Calidad	Cambio en la Calidad de los Ecosistemas	7
Biótico	Ecosistemas	Afectación de la biota acuática	15	Calidad	Cambio en la Calidad de los Ecosistemas	7
Biótico	Ecosistemas	Efecto borde y barrera	16	Calidad	Cambio en la Calidad de los Ecosistemas	7
Biótico	Ecosistemas	Disminución en las poblaciones de flora y fauna nativa	17	Calidad	Cambio en la Calidad de los Ecosistemas	7
Biótico	Ecosistemas	Fragmentación de Hábitats	18	Calidad	Cambio en la Calidad de los Ecosistemas	7
Biótico	Ecosistemas	Atropellamiento individuos de fauna silvestre	19	Calidad	Cambio en la Calidad de los Ecosistemas	7
Socioeconómico	Infraestructura	Afectación de predios	20	Cantidad	Cambio en la Cantidad de la Infraestructura	8
Socioeconómico	Infraestructura	Afectación a la movilidad	21	Calidad	Cambio en la Calidad de la Infraestructura	9
Socioeconómico	Infraestructura	Afectación a la infraestructura existente y redes de servicios	22	Calidad	Cambio en la Calidad de la Infraestructura	9
Socioeconómico	Economía	Demanda de Mano de Obra y de servicios	23	Cantidad	Cambio en la Demanda de Mano de Obra y Servicios	10
Socioeconómico	Economía	Productividad del sector	24	Calidad	Cambios en Ingresos y en la Dinámica Socioeconómica y Cultural	11
Socioeconómico	Economía	Afectación a los ingresos	25	Calidad	Cambios en Ingresos y en la Dinámica Socioeconómica y Cultural	11
Socioeconómico	Sociocultural	Generación de Riesgos de Accidentes	26	Calidad	Cambio en la Calidad de Vida de la Sociedad	12
Socioeconómico	Sociocultural	Cambio en las condiciones de salud	27	Calidad	Cambio en la Calidad de Vida de la Sociedad	12
Socioeconómico	Sociocultural	Traslado de la población	28	Calidad	Cambio en la Calidad de Vida de la Sociedad	12
Socioeconómico	Sociocultural	Conflicto con la comunidad	29	Calidad	Cambio en la Calidad de Vida de la Sociedad	12
Socioeconómico	Sociocultural	Generación de Expectativas	30	Calidad	Cambio en la Calidad de Vida de la Sociedad	12
Socioeconómico	Sociocultural	Relaciones sociales	31	Calidad	Cambio en la Calidad de Vida de la Sociedad	12
Socioeconómico	Sociocultural	Relación con el territorio	32	Calidad	Cambio en la Calidad de Vida de la Sociedad	12
Socioeconómico	Sociocultural	Afectación al patrimonio arqueológico	33	Calidad	Cambio en la Calidad de Vida de la Sociedad	12

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
	01	Abril 2014	Sin restricción	83 / 165	

Dimensión	Elemento	Impacto Especifico	Número Impacto	Factores de Interés	Flujos de bienes y servicios	Número Flujo
Socioeconómico	Sociocultural	Cambio en las condiciones de salud	34	Calidad	Cambio en la Calidad de Vida de la Sociedad	12

Fuente: (Ambiotec Ltda, 2013)

Entre los 34 elementos impactados (o “impactos específicos” en la tabla anterior), se determinaron doce impactos en términos de flujos de bienes y servicios ambientales que comprenden elementos similares según su elemento y dos factores de interés (cantidad y calidad). La correspondencia entre los impactos específicos y los impactos en términos de flujos de bienes y servicios se presentan en la tabla anterior, mientras que a continuación se muestra una lista de los doce impactos ambientales que serán el objeto de estudio de lo que queda del documento.

Tabla 5-42: Flujos de bienes y servicios ambientales a priorizar.

Dimensión	Elemento	Factores de Interés	Impacto según Flujos de Bienes y Servicios	Número Flujo
Abiótico	Aire	Calidad	Cambio en la Calidad del Aire	1
Abiótico	Suelo	Cantidad	Cambio en la Cantidad del Suelo	2
Abiótico	Suelo	Calidad	Cambio en la Calidad del Suelo	3
Abiótico	Agua	Cantidad	Cambio en la Cantidad del Agua	4
Abiótico	Agua	Calidad	Cambio en la Calidad del Agua	5
Paisaje	Paisaje	Calidad	Cambio en la Calidad del Paisaje	6
Biótico	Ecosistemas	Calidad	Cambio en la Calidad de los Ecosistemas	7
Socioeconómico	Infraestructura	Cantidad	Cambio en la Cantidad de la Infraestructura	8
Socioeconómico	Infraestructura	Calidad	Cambio en la Calidad de la Infraestructura	9
Socioeconómico	Economía	Calidad	Cambios en Ingresos y en la Dinámica Socioeconómica y Cultural	10
Socioeconómico	Economía	Cantidad	Cambio en la Demanda de Mano de Obra y de Servicios	11
Socioeconómico	Sociocultural	Calidad	Cambio en la Calidad de Vida de la Sociedad	12

Fuente: (Valoración Económica Ambiental S.A.S., Agosto 2013)

b. Definición de los criterios de decisión, las variables de entrada y de salida

El conjunto de criterios que se seleccionaron para el análisis y construcción del sistema de inferencia difuso son: el Valor Económico Total (VET), los Agentes Económicos por fuera de las áreas de análisis de la EIA (AE), los aspectos metodológicos relevantes para la valoración de cada impacto (M), y la significancia de cada impacto (SIG) inferida a partir de sus calificaciones en términos de Presencia, Duración, Evolución, Magnitud y Escenario (Ambiotec Ltda, 2013). El propósito de estos criterios es priorizar los impactos ambientales identificados, teniendo en cuenta factores no considerados dentro del análisis de EIA. En la siguiente tabla, se resumen los criterios de evaluación y las variables consideradas dentro de cada uno de éstos.

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique



CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	84 / 165

Tabla 5-43: Criterios y variables de entrada

Criterios	Variables de Entrada	Variables de salida
Valor Económico Total (VET)	Valores de mercado	Magnitud del VET. Rango: [0,1]. Conjuntos difusos asociados: Alto, Medio, Bajo.
	Valores no mercadeables	
	Valores de funciones ecológicas	
	Valores de opción	
	Valores de existencia	
	Valores de legado	
Agentes Económicos por fuera de las áreas de análisis EIA (AE)	Magnitud del impacto sobre los agentes	Significancia del impacto sobre los AE. Rango: [0,1]. Conjuntos difusos asociados: Irrelevante, Relevante, Muy relevante.
	Vulnerabilidad de las personas afectadas	
	Tamaño de las firmas afectadas	
Metodología (M)	Referencias documentadas del efecto económico	Grado de conveniencia metodológica. Rango: [0,1]. Conjuntos difusos asociados: Muy bajo, Bajo, Medio, Alto, Muy alto.
	Metodologías estructuradas y validadas	
	Información disponible	
Significancia (SIG)	% Presencia	Significancia del impacto con base en su evaluación ambiental y el análisis ETR. Rango: [0,1]. Conjuntos difusos asociados: Irrelevante, Relevante, Muy relevante.
	% Duración	
	% Evolución	
	% Magnitud	
Relevancia Agregada del impacto	Magnitud del VET.	Relevancia agregada. Rango: [0,1]
	Significancia del impacto sobre los AE.	
	Grado de conveniencia metodológica	
	Significancia del impacto según su evaluación ambiental	

Fuente: (Valoración Económica Ambiental S.A.S., 2013)

El VET se define mediante la suma de los valores de uso y los valores de no uso. Por tal motivo, este criterio de decisión tiene asociadas 6 variables de entrada. Cada una de ellas pretende analizar los cambios en los flujos de bienes y servicios ambientales y por consiguiente cambios en el bienestar de los agentes económicos en el área de influencia, ya sea puntual, directa e indirecta. Por su parte el uso de los agentes económicos (AE) no considerados dentro de las áreas de análisis de la EIA como criterio de decisión, busca reconocer a aquellos hogares y/o empresas que se ven afectadas por el proyecto a realizar y que la EIA no logra incorporar en su análisis. Por tal motivo, se identifican tres variables relevantes. La primera, magnitud del impacto sobre los agentes, mide la magnitud del impacto sobre estos agentes no considerados dentro de la EIA. La segunda variable busca revelar cualitativamente el impacto sobre la pobreza de los hogares o las personas afectadas; es decir, prioriza aquellos impactos que afectan a personas con alta vulnerabilidad. La tercera variable, el tamaño de las firmas, busca cuantificar el número de empleos que se verán afectados con el impacto. Así, se priorizaran impactos que afectan a empresas grandes, no por que las empresas sean más o menos resistentes o flexibles, sino porque son más los empleos que pueden ser afectados.

La metodología como criterio de decisión, representa la restricción técnica que existe para la valoración de impactos ambientales. Por ello, las variables de entrada de este criterio plasman la importancia de contar con metodologías estructuradas e información disponible, para la valoración de impactos con efectos económicos relevantes que han sido reportados por la literatura.

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique

CONCESIONARIA



Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	85 / 165

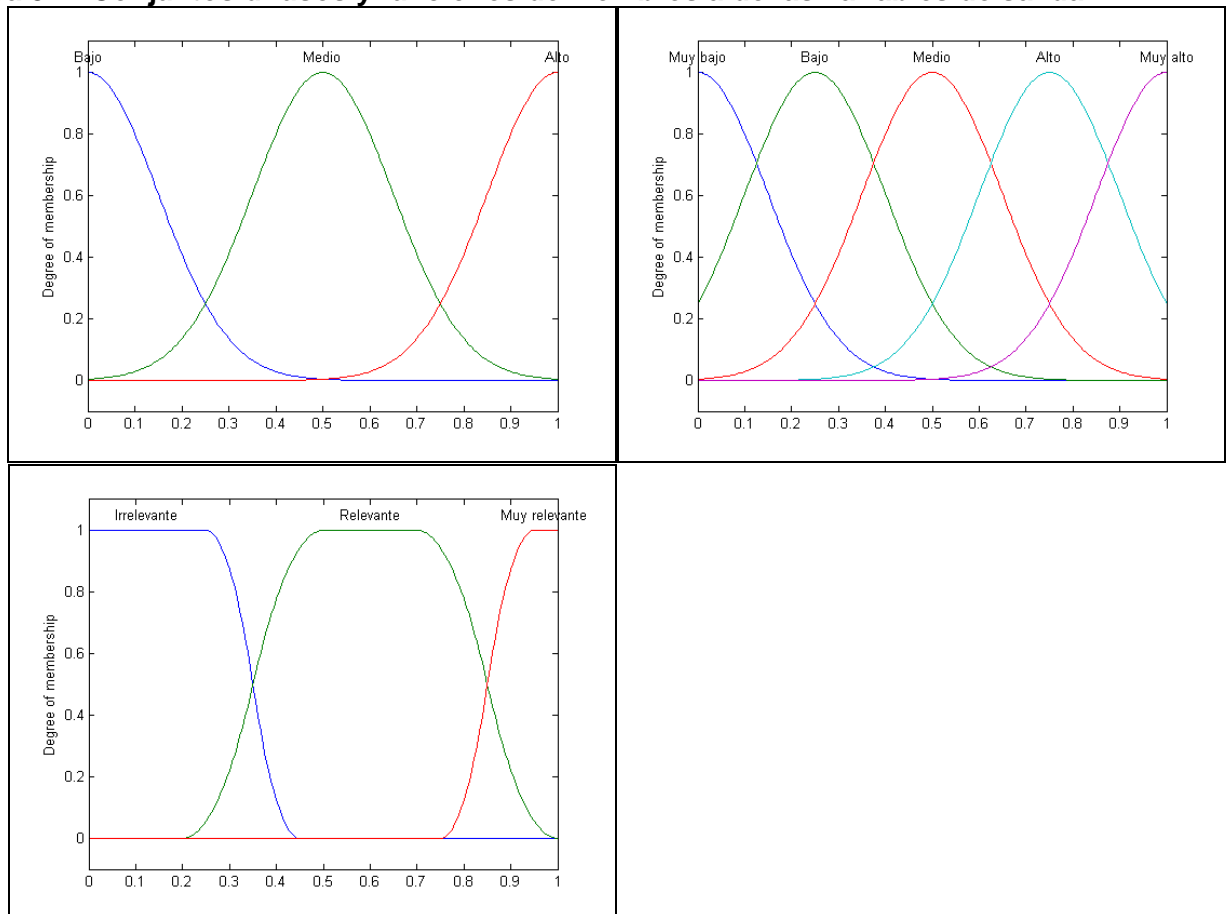
Por último, la significancia de cada impacto refleja su importancia de acuerdo a las calificaciones obtenidas en el proceso de evaluación ambiental y el análisis ETR.

Para cada uno de estos cuatro criterios de decisión se construye un modelo de inferencia Mamdani, por lo cual hay una variable de salida para cada criterio. Dichas variables de salida, posteriormente serán usadas en una segunda fase del modelo de priorización como variables de entrada. La segunda fase del modelo, busca integrar los resultados de cada uno de los criterios.


c. Construcción de los conjuntos difusos

A cada una de las variables relevantes en cada sistema se les asocia tres conjuntos difusos. Estos conjuntos se definen por su valor lingüístico y su universo de discurso se define en el intervalo [0,1] (Medina & Moreno, 2007). En otras palabras, cada variable de entrada está descrita por sus conjuntos difusos. A continuación, se presentan los conjuntos difusos de las variables de salida de cada criterio. Los conjuntos difusos *Irrelevante*, *Relevante* y *Muy relevante* los comparten las variables *Significancia del impacto sobre los AE* y *Significancia del impacto con base en su evaluación ambiental*.

Gráfica 5-1: Conjuntos difusos y funciones de membresía de las variables de salida.



Fuente: (Valoración Económica Ambiental S.A.S., 2013)

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
	01	Abril 2014	Sin restricción	86 / 165	

Dado que los conjuntos se refieren a nociones cualitativas que no tienen un referente cuantitativo (por ejemplo, significancia) se modelaron con funciones que crecen o crecen gradualmente: es decir, que primero crecen despacio, luego más rápido y por último más despacio (Sheppard, 1999). Se incluyó el conjunto difuso de *Muy relevante* para dar más peso a aquellos impactos cuya valoración resulta indispensable.

Como resultado de la *defuzificación* de cada modelo, se obtiene un valor de salida de cada variable (en el rango [0,1]). Son estos valores los que se utilizan en un modelo de inferencia adicional que estima la **relevancia agregada** de cada impacto, con base en los resultados según cada criterio. Como se verá más adelante, los conjuntos difusos de entrada del VET en este sistema de relevancia agregada no serán los mismos que los que se muestran en la gráfica anterior. Gracias al paso de defuzificación, esto no tiene incidencia en la validez del procedimiento. Los conjuntos difusos de las variables de entrada de los cuatro criterios se presentan en la siguiente tabla:

Tabla 5-44: Conjuntos difusos asociados a las variables de entrada de los modelos de cada criterio.

Criterios	Variables de Entrada	Conjuntos Difusos Asociados
Valor Económico Total (VET)	Valores de mercado	Alto, Medio, Bajo
	Valores no mercadeables	Alto, Medio, Bajo
	Valores de funciones ecológicas	Alto, Medio, Bajo
	Valores de opción	Alto, Medio, Bajo
	Valores de existencia	Alto, Medio, Bajo
	Valores de legado	Alto, Medio, Bajo
Agentes Económicos por fuera de las áreas de análisis EIA (AE)	Magnitud del impacto sobre los agentes	Muy baja, Baja, Media, Alta, Muy alta
	Vulnerabilidad de las personas afectadas	Muy vulnerables, vulnerables, Poco vulnerables, No vulnerables.
	Tamaño de las firmas afectadas	Grandes, Medianas, Pequeñas.
Metodología (M)	Referencias documentadas del efecto económico	Alto, Medio, Bajo
	Metodologías estructuradas y validadas	Alto, Medio, Bajo
	Información disponible	Alto, Medio, Bajo
Significancia (SIG)	% Presencia	No probable, Poco probable, Probable, Muy probable, Cierta.
	% Duración	Muy corta, Corta, Media, Larga, Muy larga
	% Evolución	Muy lenta, Media, Rápida, Muy rápida.
	% Magnitud	Muy baja, Baja, Media, Alta, Muy alta
Relevancia Agregada del impacto	Magnitud del VET.	Bajo, Medio, Alto.
	Significancia del impacto sobre los AE.	Irrelevante, Relevante, Muy relevante.
	Grado de conveniencia metodológica	Muy bajo, Bajo, Medio, Alto, Muy alto.
	Significancia del impacto según su evaluación ambiental	Irrelevante, Relevante, Muy relevante.

Fuente: (Valoración Económica Ambiental S.A.S., 2013)

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique

CONCESIONARIA

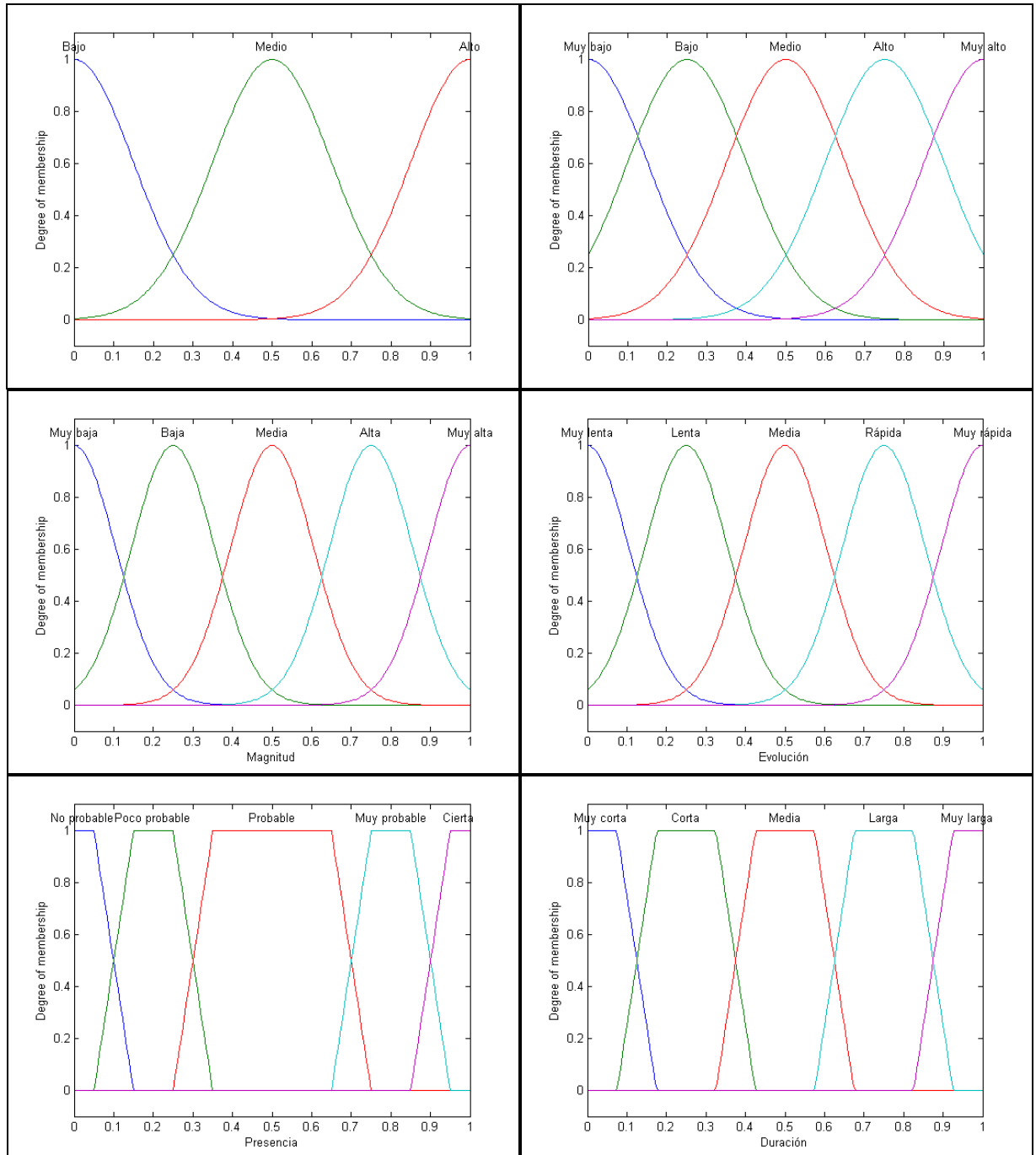


Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	87 / 165

A continuación se presentan las funciones de membresía de cada conjunto difuso de las variables de entrada de la tabla anterior.

Gráfica 5-2: Funciones de membresía de las variables de entrada de los modelos de cada criterio.



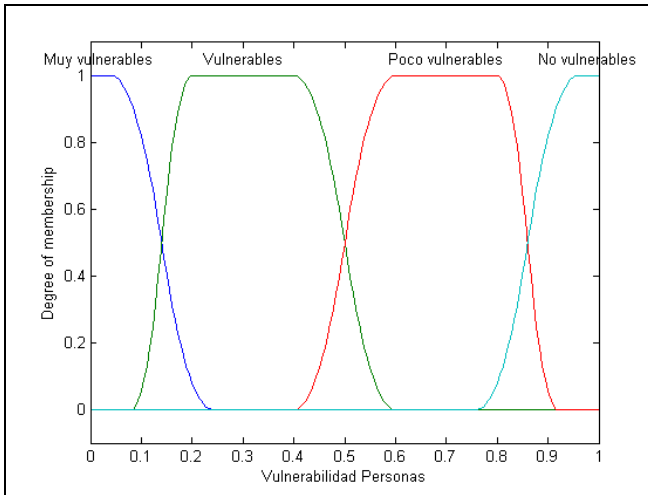
Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique

CONCESIONARIA



Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	88 / 165



Fuente: (Valoración Económica Ambiental S.A.S., 2013)

La forma de cada función de membresía se diseñó a manera de reflejar de la mejor forma posible los significados semánticos de cada conjunto, siguiendo las pautas de Shepard (2005). En particular, la cantidad y los nombres de los conjuntos difusos y los límites de las funciones de membresía de las variables Presencia, Duración, Evolución y Magnitud se definieron acorde a la clasificación de Ambiotec Ltda. presentada en la Evaluación Ambiental y al análisis de ETR y su forma se definió siguiendo a (Shepard, 2005, pp. 153,154). Los conjuntos asociados a la duración y a la presencia del impacto crecen o decrecen linealmente porque se refieren a conceptos cualitativos con un referente cuantitativo (años de duración y probabilidad de ocurrencia, respectivamente). Los conjuntos con forma de campana (gaussiana) siguen el razonamiento expuesto para los conjuntos difusos de las variables de salida de los modelos. Por último, la definición de los conjuntos difusos de la variable de entrada *vulnerabilidad personas* se definieron para dar peso a los valores de extremos (i.e. dar prioridad a los impactos que afectan personas muy vulnerables por fuera del área de estudio del EIA) y su crecimiento o decrecimiento es gradual (y no lineal) porque no existe una variable cuantitativa subyacente a la vulnerabilidad de las personas.

d. Descripción de las reglas de los sistemas de inferencia

Según el criterio y la naturaleza de sus variables, se diseñaron reglas distintas para cada modelo, basadas en ciertos supuestos. En esta sección se describen las reglas y los supuestos de los modelos para cada criterio. Por conveniencia, el único operador utilizado en la formulación de los modelos es el operador de conjunción (AND), utilizando la función *min* en el proceso de *inferencia* del modelo.

Para el modelo del VET, por definición del VET, tenemos que es un agregado de los diferentes valores (Valor mercadeable, no mercadeable, ecológico, etc.). Esto implica que las variables de entrada del criterio son comparables y tienen la misma importancia. Así pues, las reglas de inferencia del modelo se realizaron con una ponderación directa de sus variables de entrada. Más específicamente, se asignó un valor a cada conjunto difuso (Alto=3, Medio=2 y Bajo=1), se sumó el valor sobre las seis variables de entrada y se definió una función para convertir ese valor de nuevo a los conjuntos difusos de salida (Muy bajo, Bajo, ..., Muy alto). Esta función de conversión – $V(X)$ – se presenta en la siguiente tabla:

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique



CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	89 / 165

Tabla 5-45: Función de conversión, modelo VET.

Suma de valores sobre variables de entrada – X	Conjunto difuso de salida – V(X)
6	Muy bajo
7	Muy bajo
8	Bajo
9	Bajo
10	Bajo
11	Medio
12	Medio
13	Medio
14	Alto
15	Alto
16	Alto
17	Muy alto
18	Muy alto

Fuente: (Valoración Económica Ambiental S.A.S., 2013)

La construcción de las reglas sigue la siguiente sintaxis: Si la suma de los valores asignados a las variables de entrada es X, el impacto es V(X).

Las reglas del modelo del criterio Metodología siguen el mismo razonamiento. Los valores asignados a cada conjunto de las variables de entrada son también Alto=3, Medio=2 y Bajo=1. La función de conversión, se presenta a continuación:

Tabla 5-46: Función de conversión, modelo Metodología.

Suma de valores sobre variables de entrada – X	Conjunto difuso de salida – M(X)
3	Muy bajo
4	Muy bajo
5	Bajo
6	Medio
7	Alto
8	Muy alto
9	Muy alto

Fuente: (Valoración Económica Ambiental S.A.S., 2013)

Los modelos de AE y SIG se basan en supuestos diferentes y la construcción de las reglas no es tan directa. Las reglas del modelo AE, que representan los supuestos hechos sobre este criterio, se presentan en la siguiente tabla:

Tabla 5-47 Reglas de inferencia del modelo AE.

Antecedentes			Operador	Consecuente
Agentes	Personas	Tamaño		Significancia
.	Muy vulnerables	.	AND	Relevante
Muy alto	.	.	AND	Relevante

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique

CONCESIONARIA



Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	90 / 165

Muy alto	Muy vulnerables	.	AND	Muy relevante
Muy alto	.	Grande	AND	Muy relevante
Alto	Muy vulnerables	.	AND	Muy relevante
Alto	.	Grande	AND	Relevante
Alto	Vulnerables	.	AND	Relevante
Alto	No vulnerables	Pequeña	AND	Irrelevante
Medio	Muy vulnerables	.	AND	Relevante
Medio	Vulnerables	.	AND	Relevante
Medio	.	Grande	AND	Relevante
Medio	.	Mediana	AND	Relevante
Medio	No vulnerables	Pequeña	AND	Irrelevante
Medio	Poco vulnerables	Pequeña	AND	Relevante
Medio	No vulnerables	Mediana	AND	Relevante
Bajo	Vulnerables	.	AND	Relevante
Bajo	Poco vulnerables	.	AND	Irrelevante
Bajo	No vulnerables	.	AND	Irrelevante
Muy bajo	Muy vulnerables	.	AND	Relevante
Muy bajo	Vulnerables	.	AND	Relevante
Muy bajo	.	.	AND	Irrelevante

Fuente: (Valoración Económica Ambiental S.A.S., 2013)

Este modelo quiere simular el pensamiento de expertos, por lo que concilia supuestos que pueden ser contradictorios. Por ejemplo, se supone que si la población afectada es muy vulnerable el impacto se considera relevante, sin importar su magnitud ni el tamaño de las firmas afectadas (primera línea); pero se supone también que si la magnitud del impacto es muy baja, el impacto es irrelevante sin importar la vulnerabilidad de las personas afectadas.

Las reglas de inferencia del modelo de Significancia siguen el mismo razonamiento y se presentan en la siguiente tabla. Las interacciones de algunos de los antecedentes se basan en la fórmula para calcular la calificación ambiental de los impactos según su evaluación ambiental: a saber, $|Ca| = P(7 \times E \times M + 3 \times D)$ y en los valores en porcentajes realizados mediante el análisis de Eficiencia Técnica Relativa descrito en la sección anterior. De modo que la presencia del impacto afecta su significancia de manera independiente de los otros factores. Por otro lado, con base en la definición de los factores se establece una interacción entre la duración del impacto y su evolución: si la duración del impacto es mayor a 4 años (Media, Larga o Muy larga), su rapidez de evolución (muy lenta es mayor de 24 meses) no es determinante en la significancia del impacto.

Tabla5-48 Reglas de inferencia del modelo SIG.

Antecedentes				Operador	Consecuente
Presencia	Duración	Evolución	Magnitud		Significancia
Cierta	.	.	Muy alta	AND	Muy relevante
Cierta	Muy larga	.	Alta	AND	Muy relevante
Cierta	Larga	.	Alta	AND	Muy relevante
Cierta	Media	.	Alta	AND	Muy

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique

CONCESIONARIA



Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	91 / 165

Antecedentes				Operador	Consecuente
Presencia	Duración	Evolución	Magnitud		Significancia
					relevante
Cierta	.	Muy rápida	Alta	AND	Muy relevante
Cierta	Muy larga	.	Media	AND	Relevante
Cierta	Larga	.	Media	AND	Relevante
Cierta	Media	.	Media	AND	Relevante
Cierta	Muy larga	.	Baja	AND	Relevante
Cierta	Larga	.	Baja	AND	Relevante
Cierta	Media	.	Baja	AND	Relevante
Cierta	Corta	Rápida	Alta	AND	Relevante
Cierta	Corta	Muy rápida	Alta	AND	Relevante
Cierta	Muy corta	Muy rápida	Alta	AND	Relevante
Cierta	Muy corta	Rápida	Alta	AND	Relevante
Cierta	Corta	Muy rápida	Media	AND	Relevante
Cierta	Corta	Rápida	Media	AND	Relevante
Cierta	Muy corta	Muy rápida	Media	AND	Relevante
Cierta	Muy corta	Rápida	Media	AND	Relevante
.	Muy corta	Media	Baja	AND	Irrelevante
.	Muy corta	Rápida	Baja	AND	Irrelevante
.	Muy corta	Muy rápida	Baja	AND	Irrelevante
.	Corta	Rápida	Baja	AND	Irrelevante
.	Corta	Muy rápida	Baja	AND	Irrelevante
.	.	.	Muy baja	AND	Irrelevante
Muy probable	.	.	Muy alta	AND	Muy relevante
Muy probable	Muy larga	.	Alta	AND	Muy relevante
Muy probable	Larga	.	Alta	AND	Muy relevante
Muy probable	Media	.	Alta	AND	Muy relevante
Muy probable	.	Muy rápida	Alta	AND	Relevante
Muy probable	Muy larga	.	Media	AND	Relevante
Muy probable	Larga	.	Media	AND	Relevante
Muy probable	Media	.	Media	AND	Relevante
Muy probable	Muy larga	.	Baja	AND	Relevante
Muy probable	Larga	.	Baja	AND	Relevante
Muy probable	Media	.	Baja	AND	Irrelevante
Muy probable	Corta	Rápida	Alta	AND	Relevante
Muy probable	Corta	Muy rápida	Alta	AND	Relevante

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique

CONCESIONARIA



Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	92 / 165

Antecedentes				Operador	Consecuente
Presencia	Duración	Evolución	Magnitud		Significancia
Muy probable	Muy corta	Muy rápida	Alta	AND	Relevante
Muy probable	Muy corta	Rápida	Alta	AND	Relevante
Muy probable	Corta	Muy rápida	Media	AND	Relevante
Muy probable	Corta	Rápida	Media	AND	Relevante
Muy probable	Muy corta	Muy rápida	Media	AND	Irrelevante
Muy probable	Muy corta	Rápida	Media	AND	Irrelevante
Probable	Muy larga	.	Muy alta	AND	Muy relevante
Probable	Larga	.	Muy alta	AND	Muy relevante
Probable	Muy larga	.	Alta	AND	Relevante
Probable	Larga	.	Alta	AND	Relevante
Probable	Media	.	Alta	AND	Relevante
Probable	.	Muy rápida	Alta	AND	Relevante
Probable	Muy larga	.	Media	AND	Relevante
Probable	Larga	.	Media	AND	Relevante
Probable	Media	.	Media	AND	Relevante
Probable	Muy larga	.	Baja	AND	Relevante
Probable	Larga	.	Baja	AND	Irrelevante
Probable	Media	.	Baja	AND	Irrelevante
Probable	Corta	Rápida	Alta	AND	Relevante
Probable	Corta	Muy rápida	Alta	AND	Relevante
Probable	Muy corta	Muy rápida	Alta	AND	Relevante
Probable	Muy corta	Rápida	Alta	AND	Irrelevante
Probable	Corta	Muy rápida	Media	AND	Irrelevante
Probable	Corta	Rápida	Media	AND	Irrelevante
Probable	Muy corta	Muy rápida	Media	AND	Irrelevante
Probable	Muy corta	Rápida	Media	AND	Irrelevante
Poco probable	Muy larga	.	Muy alta	AND	Relevante
Poco probable	Larga	.	Muy alta	AND	Relevante
Poco probable	Muy larga	.	Alta	AND	Relevante
Poco probable	Larga	.	Alta	AND	Relevante
Poco probable	Media	.	Alta	AND	Relevante
Poco probable	.	Muy rápida	Muy alta	AND	Relevante
Poco probable	Muy larga	.	Media	AND	Relevante
Poco probable	Larga	.	Media	AND	Irrelevante
Poco probable	Media	.	Media	AND	Irrelevante
Poco probable	Muy larga	.	Baja	AND	Irrelevante

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique

CONCESIONARIA



Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2


CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	93 / 165

Antecedentes				Operador	Consecuente
Presencia	Duración	Evolución	Magnitud		Significancia
Poco probable	Larga	.	Baja	AND	Irrelevante
Poco probable	Media	.	Baja	AND	Irrelevante
Poco probable	Corta	Rápida	Alta	AND	Irrelevante
Poco probable	Corta	Muy rápida	Alta	AND	Relevante
Poco probable	Muy corta	Muy rápida	Alta	AND	Irrelevante
Poco probable	Muy corta	Rápida	Alta	AND	Irrelevante
Poco probable	Corta	Muy rápida	Media	AND	Irrelevante
Poco probable	Corta	Rápida	Media	AND	Irrelevante
Poco probable	Muy corta	Muy rápida	Media	AND	Irrelevante
Poco probable	Muy corta	Rápida	Media	AND	Irrelevante
No probable	.	.	.	AND	Irrelevante
No probable	Muy larga	.	Muy alta	AND	Relevante
No probable	Larga	.	Muy alta	AND	Relevante
No probable	Media	Muy rápida	Muy alta	AND	Relevante
No probable	Media	Rápida	Muy alta	AND	Relevante
.	.	.	Muy alta	AND	Relevante
.	.	.	Alta	AND	Relevante
.	.	.	Media	AND	Relevante
.	Muy larga	.	Baja	AND	Relevante
.	Larga	.	Baja	AND	Relevante
.	Media	.	Baja	AND	Irrelevante
.	Corta	.	Baja	AND	Irrelevante
.	Muy corta	.	Baja	AND	Irrelevante
.	.	.	Muy baja	AND	Irrelevante

Fuente: (Valoración Económica Ambiental S.A.S., 2013)

El modelo de la Relevancia Agregada de cada impacto se basa en reglas muy sencillas derivadas de las definiciones de los criterios presentadas en las secciones anteriores. Estos supuestos consisten en lo siguiente:

- Los criterios de VET y SIG inciden independientemente en la relevancia o irrelevancia del impacto.
- El criterio de AE sólo incrementa la relevancia de un impacto si la población afectada es vulnerable (o muy vulnerable) o el tamaño de las firmas es grande (o medio). Esto equivale a decir que este criterio no incide en la relevancia del impacto cuando la población afectada no es vulnerable y las firmas afectadas son pequeñas.
- El criterio de metodología sólo impone restricciones a la relevancia de los impactos; es decir que sólo disminuye su relevancia cuando no se cuenta con las bases metodológicas o con la información necesaria para valorarlo.
- No hay interacción entre los criterios.

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
	01	Abril 2014	Sin restricción	94 / 165	

Las reglas de este modelo se presentan a continuación:

Tabla 5-49: Reglas del modelo de Relevancia Agregada.

Antecedentes				Operador	Consecuente
VET	AE	M	SIG		Relevancia Agregada
Alto	.	.	.	AND	Muy relevante
Medio	.	.	.	AND	Relevante
Bajo	.	.	.	AND	Irrelevante
.	.	.	Muy relevante	AND	Muy relevante
.	.	.	Relevante	AND	Relevante
.	.	.	Irrelevante	AND	Irrelevante
.	Muy relevante	.	.	AND	Muy relevante
.	Relevante	.	.	AND	Relevante
.	.	Bajo	.	AND	Irrelevante
.	.	Muy bajo	.	AND	Irrelevante

Fuente: (Valoración Económica Ambiental S.A.S., 2013)

Los modelos anteriores se implementaron en el programa Matlab 7.10. A continuación se presentan los mecanismos para obtener las entradas de los modelos.

- **Valores de entrada para la priorización de los impactos**

Para implementar estos modelos es necesario obtener los valores para cada variable de entrada. Esto se logró desarrollando un mecanismo de evaluación para cada impacto y cada variable. Para facilitar este proceso se implementó el mecanismo de evaluación en Excel (Tabla 5-50). Para los 10 Flujos de bienes y servicios que incluyen impactos positivos (Cambio en la calidad de Suelo, Cambio en la cantidad de suelo, Cambio en la calidad de paisaje, Cambio en la calidad de ecosistemas, Cambio en la cantidad de Infraestructura, Cambio en la calidad de Infraestructura, Cambios en ingresos y en la dinámica socioeconómica y cultural, Cambio en la demanda de Mano de Obra y de Servicios, Cambio en la calidad de vida de la sociedad) se realizó el ejercicio de evaluación por separado para los impactos positivos y negativos, con el objetivo de tener en cuenta las particularidades que esto implica en términos de VET, AE y Metodología. El mecanismo de evaluación para los AE y Metodología es idéntico al presentado a continuación.

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique



Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	95 / 165

Tabla 5-50: Mecanismo de evaluación para la obtención de los valores de entrada usados en el modelo Mamdani del criterio de VET.

Signo	No.	Impacto a Evaluar	VET			
			Valores de Mercado	Valores No Mercadeables	Valores de Funciones Ecológicas	Valores de Opción
NEGATIVOS	1	Cambio Calidad del Aire	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo
	2	Cambio en la Cantidad de Suelo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo
	3	Cambio en la Calidad del Suelo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo
	4	Cambio en la Cantidad de Agua	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo
	5	Cambio en la Calidad del Agua	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo
	6	Cambio en la Calidad del Paisaje	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo
	7	Cambio en la Calidad de los Ecosistemas	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo
	8	Cambio en la Cantidad de Infraestructura	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo
	9	Cambio en la Calidad de la Infraestructura	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo
	10	Cambios en Ingresos y en la dinámica socioeconómica y cultural	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo
	11	Cambio en la Demanda de Mano de Obra y de Servicios	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo
	12	Cambio en la Calidad de Vida de la Sociedad	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo
POSITIVOS	1	Cambio Calidad del Aire	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo
	2	Cambio en la Cantidad de Suelo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo
	3	Cambio en la Calidad del Suelo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo
	4	Cambio en la Cantidad de Agua	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo
	6	Cambio en la Calidad del Paisaje	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo
	7	Cambio en la Calidad de los Ecosistemas	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo	<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo

Fuente: (Valoración Económica Ambiental S.A.S., 2013)

Los resultados del uso de este mecanismo de evaluación se muestran en la tabla siguiente. Cada uno de los datos de estas tablas fue sugerido por el tomador de decisión usando el mecanismo de evaluación. Debe señalarse que el tomador de decisión nunca



Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique



Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	96 / 165

introduce un valor numérico para cada variable de entrada y cada impacto. Su decisión se basa en la configuración de los ecualizadores del sistema de soporte para la toma de decisiones, donde solamente se usan los valores lingüísticos y las calificaciones dadas a otros impactos como referencia para evaluar cada una de las variables.

Para el criterio SIG, los valores de entrada se calcularon como los promedios sobre los impactos y actividades correspondientes a cada flujo de bienes y servicios de las calificaciones otorgadas en la Evaluación ambiental. Estos valores se muestran por separado.

Tabla 5-51: Resultados del mecanismo de evaluación para variables de entrada de VET, AE y Metodología.

Criterios de Decisión y Variables de Entrada para el Ejercicio de Lógica Difusa														
		VET						Agentes Económicos por Fuera del Área de Análisis de EAI			Metodología			
No.	Impacto	Valores de Mercado	Valores No Mercadeables	Valores de Funciones Ecológicas	Valores de Opción	Valores de Existencia	Valores de Legado	Agentes	Vulnerabilidad Personas Afectadas	Tamaño Firmas Afectadas	Referencias Documentadas del Efecto	Metodologías Estructuradas y Validas	Información Disponible	
NEGATIVA	1	Cambio Calidad del Aire	0,277	0,699	0,649	0,423	0,593	0,744	0,115	0,000	0,000	0,795	0,704	0,505
	2	Cambio en la Cantidad de Suelo	0,106	0,076	0,061	0,438	0,182	0,392	0,055	0,000	0,000	0,253	0,304	0,000
	3	Cambio en la Calidad del Suelo	0,096	0,468	0,252	0,480	0,463	0,563	0,065	0,000	0,000	0,534	0,589	0,181
	4	Cambio en la Cantidad de Agua	0,208	0,016	0,252	0,558	0,322	0,503	0,135	0,000	0,000	0,533	0,704	0,503
	5	Cambio en la Calidad del Agua	0,247	0,176	0,403	0,599	0,498	0,609	0,065	0,000	0,000	0,644	0,649	0,082
	6	Cambio en la Calidad del Paisaje	0,026	0,493	0,000	0,604	0,614	0,749	0,000	0,000	0,000	0,082	0,428	0,368

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique



Proyecto
Vial
Ruta del
Sol Sector
2

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	97 / 165

Criterios de Decisión y Variables de Entrada para el Ejercicio de Lógica Difusa														
		VET						Agentes Económicos por Fuera del Área de Análisis de EAI			Metodología			
	7	Cambio en la Calidad de los Ecosistemas	0,222	0,151	0,313	0,669	0,865	0,764	0,145	0,000	0,000	0,452	0,427	0,508
	8	Cambio en la Cantidad de Infraestructura	0,334	0,131	0,026	0,186	0,036	0,066	0,226	0,410	0,125	0,617	0,729	0,322
	9	Cambio en la Calidad de la Infraestructura	0,085	0,317	0,181	0,176	0,162	0,166	0,240	0,252	0,244	0,839	0,735	0,443
	10	Cambios en Ingresos y en la dinámica socioeconómica y cultural	0,639	0,317	0,000	0,186	0,176	0,257	0,000	0,000	0,000	0,292	0,744	0,614
	12	Cambio en la Calidad de Vida de la Sociedad	0,257	0,638	0,106	0,191	0,171	0,302	0,016	0,000	0,000	0,277	0,518	0,196
POSITIVO	3	Cambio en la Calidad del Suelo	0,258	0,026	0,071	0,187	0,081	0,086	0,000	0,041	0,000	1,000	1,000	1,000
	6	Cambio en la Calidad del Paisaje	0,000	0,381	0,162	0,071	0,379	0,081	0,031	0,000	0,000	1,000	1,000	1,000
	7	Cambio en la Calidad de los Ecosistemas	0,006	0,046	0,157	0,041	0,379	0,066	0,000	0,000	0,000	1,000	1,000	1,000

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique



Proyecto
Vial
Ruta del
Sol Sector
2

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
	01	Abril 2014	Sin restricción	98 / 165

Criterios de Decisión y Variables de Entrada para el Ejercicio de Lógica Difusa													
		VET						Agentes Económicos por Fuera del Área de Análisis de EAI			Metodología		
10	Cambios en Ingresos y en la dinámica socioeconómica y cultural	0,610	0,317	0,035	0,145	0,241	0,096	0,221	0,143	0,143	1,000	1,000	1,000
11	Cambio en la Demanda de Mano de Obra y de Servicios	0,711	0,029	0,041	0,161	0,196	0,181	0,095	0,065	0,040	1,000	1,000	1,000
12	Cambio en la Calidad de Vida de la Sociedad	0,076	0,372	0,000	0,000	0,183	0,051	0,001	0,046	0,046	1,000	1,000	1,000

Fuente: (Valoración Económica Ambiental S.A.S., 2013)


ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA) VARIANTES TRAMO 2 - EL TRIQUE					
Código	Revisión	Fecha Aprobación	Acceso	(Hoja / Hojas)	
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	99 / 165	

Tabla 5-52: Valores de entrada de las variables del modelo SIG.


Criterios de Decisión y Variables de Entrada para el Ejercicio de Lógica Difusa						
			Significancia según Evaluación Ambiental			
	No.	Impacto	Presencia	Duración	Evolución	Magnitud
NEGATIVA	1	Cambio Calidad del Aire	1,000	0,678	0,720	0,717
	2	Cambio en la Cantidad de Suelo	1,000	0,551	0,745	0,567
	3	Cambio en la Calidad del Suelo	1,000	0,643	0,736	0,614
	4	Cambio en la Cantidad de Agua	1,000	0,418	0,630	0,446
	5	Cambio en la Calidad del Agua	1,000	0,680	0,690	0,727
	6	Cambio en la Calidad del Paisaje	0,967	0,840	0,857	0,833
	7	Cambio en la Calidad de los Ecosistemas	0,836	0,860	0,864	0,813
	8	Cambio en la Cantidad de Infraestructura	0,783	0,735	0,706	0,667
	9	Cambio en la Calidad de la Infraestructura	0,836	0,676	0,955	0,469
	10	Cambios en Ingresos y en la dinámica socioeconómica y cultural	1,000	0,824	1,000	0,462
	12	Cambio en la Calidad de Vida de la Sociedad	0,609	0,744	0,930	0,605
	POSITIVO	3	Cambio en la Calidad del Suelo	1,000	0,535	0,795
6		Cambio en la Calidad del Paisaje	1,000	0,798	0,786	0,677
7		Cambio en la Calidad de los Ecosistemas	0,767	0,861	0,740	0,815
10		Cambios en Ingresos y en la dinámica socioeconómica y cultural	0,925	0,830	0,913	0,661
11		Cambio en la Demanda de Mano de Obra y de Servicios	0,864	0,700	1,000	0,549
12		Cambio en la Calidad de Vida de la Sociedad	0,800	0,676	0,977	0,543

Fuente: (Valoración Económica Ambiental S.A.S., 2013)

A continuación, se presentan las razones por las cuales cada elemento de las tablas anteriores obtuvo su respectiva calificación. Se especificará la clase de cada impacto con los signos + ó - entre paréntesis.

Como ya se vio, el criterio del *Valor Económico Total (VET)* divide el valor económico del recurso en seis tipos de valor para caracterizar mejor cada uno de los impactos, según lo expuesto en MAVDT (2003). El criterio de los *agentes económicos por fuera del área de análisis del EIA (AE)* hace referencia a las personas afectadas de alguna forma por el proyecto y que están por fuera de su zona de influencia, es decir, por fuera de la zona geográfica del EIA. Por último, el criterio de *metodología (M)* se refiere a la posibilidad técnica de valorar económicamente cada impacto, posibilidad en cuanto a la disponibilidad de la información necesaria, de casos referenciados y a la existencia de metodologías validadas y robustas.

- **Valores de mercado**

ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA) VARIANTES TRAMO 2 - EL TRIQUE					 CONCESIONARIA RUTA DEL SOL <small>ESTADOS UNIDOS</small>
Código	Revisión	Fecha Aprobación	Acceso	(Hoja / Hojas)	
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	100 / 165	Proyecto Autopista Vial Ruta del Sol Sector 2

Para el componente *Valores de Mercado*, la calificación del cambio en la cantidad de suelo corresponde principalmente al cambio en valores de mercado generado por el cambio en el uso de los predios (-). Dado que los predios por los que pasará la variante constituyen una pequeña parte de fincas dedicadas a actividades agropecuarias extensivas, se considera un impacto entre medio y bajo.

En el caso de la calidad del suelo los impactos negativos corresponden principalmente a la construcción de obras de arte, remoción de vegetación y movimiento de tierras sin embargo los valores de mercado se consideran bajos, los impactos positivos están asociados a la recuperación de zonas verdes.

La calificación del cambio en la cantidad de infraestructura corresponde al impacto monetario de la afectación de predios por parte de la concesionaria y se considera media-baja (+/-). El cambio en la calidad de la infraestructura corresponde al incremento en los valores de mercado de los predios en el centro poblado como resultado de la construcción de la variante (+); este elemento obtiene, pues, una calificación baja. Nótese que este impacto no incluye la valorización de los predios como resultado de la mejora general de las condiciones de la vía de todo el proyecto Ruta del Sol Sector 2 (ver Ambiotec Ltda, 2013), sino sólo el incremento debido a la construcción de la variante.

La calificación de los cambios en ingresos y en la dinámica socioeconómica y cultural representa la pérdida en ingresos de los establecimientos que atienden a usuarios de la vía (monta llantas, restaurantes, etc.) (-). Esta reducción de ingresos, a su vez, genera cambios en la calidad de vida de la sociedad (-). Estos dos impactos obtienen calificaciones de medio-alto y medio-bajo respectivamente. La calificación del cambio en la demanda de mano de obra y de servicios sigue el razonamiento anterior y se califica como medio-alto pues parte de los empleos que desaparezcan en los establecimientos actuales serán remplazados por puestos en la Concesionaria Ruta del Sol (-).

Dado que el terreno es plano, el riesgo de erosión en el terreno es muy bajo (Ambiotec Ltda, 2013), por lo que el valor del cambio en la calidad del suelo se califica como muy bajo; al igual que los cambios en la calidad del agua y del paisaje, por no representar valores mercadeables. La calificación del impacto del proyecto sobre los cambios en la calidad de los ecosistemas y en la calidad del aire corresponde a las transferencias locales por aprovechamiento forestal y por servicios ambientales del bosque (+) y obtiene calificación baja.

- **Valores de uso no mercadeables**

Según el MAVDT (2003), el valor de uso *no mercadeable* se refiere al valor de actividades de subsistencia, recreación, investigación asociadas al recurso natural o ambiental y que no generan beneficios comerciales en sí mismas.

Con esto en mente, la calificación del cambio en la calidad del aire (-) se refiere al cambio en el valor de uso del aire (cambios en ruido, contaminación, etc.) de los habitantes del área de influencia del proyecto como resultado del incremento del flujo vehicular por el corredor vial (-), la calificación de este elemento es media-alta.

Los cambios en la cantidad y la calidad del suelo corresponden a los cambios producidos por la extracción de materiales para la construcción y la deposición de residuos y materiales sobrantes (-). Teniendo en cuenta la extensión de las fuentes de materiales y las ZODMES, así como las

ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA) VARIANTES TRAMO 2 - EL TRIQUE					
Código	Revisión	Fecha Aprobación	Acceso	(Hoja / Hojas)	
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	101 / 165	Proyecto Autopista Vial Ruta del Sol Sector 2

medidas de prevención contempladas en la actividad *limpieza y entrega final del proyecto*, estos elementos obtienen calificaciones baja y media-baja, respectivamente. El impacto positivo en la calidad del suelo corresponde a la recuperación de zonas verdes el cual se considera de importancia baja.

El cambio en la calidad del agua corresponde a la posible contaminación por vertimiento de residuos en la construcción de los puentes y demás obras de arte del proyecto (-). Como el valor de uso no mercadeable del agua en los ríos susceptibles de contaminación no es alto y se tienen medidas de prevención incluidas en el plan de manejo ambiental y en el plan de inversión del 1% (Concesionaria Ruta del Sol, S.A.S.), este elemento obtiene una calificación baja.

La calificación del cambio en la calidad del paisaje se refiere a su valor de uso directo tanto por los usuarios de la vía como por los habitantes del área de influencia de la variante y es calificado como media en el caso de las actividades de revegetalización y mantenimiento de vegetación en el derecho de vía (+), mientras que es calificado como medio-bajo para las actividades de movimiento de tierras (-) que se presentarán en la fase de construcción.


La calificación del cambio en la calidad de vida de la sociedad se refiere a la reducción de la accidentalidad en el interior de los centros poblados, a una mayor facilidad para atravesar la vía al interior de los centros poblados (+), también comprende una posible reducción en la accidentalidad como resultado de una mejor señalización y un mejor estado de la vía (+), este impacto se califica como medio. Por otro lado también puede generarse un aumento en la accidentalidad al incremento de la velocidad promedio de los vehículos, traslado de población y generación de expectativas (-), este aspecto es calificado como medio-bajo.

Por último, dada la definición de los valores de uso no mercadeables, el resto de impactos obtienen la calificación mínima.

- **Valores de funciones ecológicas**

Los *valores de funciones ecológicas* de los recursos afectados se refieren al papel que juega el recurso en el ecosistema y al grado en el que se ve afectado como resultado de la intervención. Así las cosas, el cambio en la calidad del aire como resultado del aumento en el flujo vehicular por el corredor vial (-) se califica entre medio y alto. El cambio en la calidad del suelo obtiene una calificación media-baja debido a los cambios generados por la extracción de materiales para la construcción y la deposición de materiales sobrantes de excavación (-). Los cambios en la cantidad y en la calidad del agua (-) obtienen calificaciones media-baja y media. El primero, debido al uso del recurso hídrico durante la construcción del proyecto (-); el segundo, debido al riesgo de contaminación en la construcción de puentes y demás obras de arte (-). La calificación de ambos elementos tiene en cuenta las medidas contempladas en el plan de inversión del 1% del proyecto (Concesionaria Ruta del Sol S.A.S.).

La calificación del cambio en la calidad de los ecosistemas contempla el impacto sobre el equilibrio ambiental de la tala, el descapote y la remoción de vegetación para la construcción del proyecto (-), y está entre media y baja, debido a la extensión del proyecto y a las medidas de compensación en el plan de manejo ambiental y a las labores de empujamiento contempladas en el proyecto. La calificación del cambio en la calidad de la infraestructura contempla el impacto ecológico del cambio en el uso del suelo de los predios afectados para la construcción del proyecto (+/-). Esta calificación es media-baja. El valor de función ecológica del cambio en la calidad de vida de la

ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA) VARIANTES TRAMO 2 - EL TRIQUE					 CONCESIONARIA RUTA DEL SOL <small>SAVIA</small>
Código	Revisión	Fecha Aprobación	Acceso	(Hoja / Hojas)	
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	102 / 165	Proyecto Autopista Vial Ruta del Sol Sector 2

sociedad se refiere al impacto del aumento de la contaminación y las emisiones de CO₂ en la atmósfera como resultado del aumento del flujo vehicular por el corredor vial (-). Dado que el impacto no es directo y que el aporte de CO₂ del aumento esperado en el flujo vehicular es pequeño a nivel global, la calificación es baja.

Por último, dada la definición de los valores de funciones ecológicas, los demás impactos obtienen la calificación mínima.

- **Valores de opción**

Según el MAVDT (2003, pág. 8), el *valor de opción* de un recurso natural o ambiental se define como “el valor representado por la disponibilidad a pagar de los individuos por utilizar el medio ambiente en el futuro y no emplearlo hoy”.

Así pues, el proyecto impone restricciones sobre los usos futuros de los predios afectados y su derecho de vía (-), sobre las fuentes de materiales de construcción y las ZODMES (-), sobre la calidad actual del aire en el área de influencia del proyecto (-) y sobre el recurso hídrico utilizado durante la fase de construcción del proyecto (-). Las calificaciones asignadas varían de acuerdo a la magnitud de la restricción impuesta por cada impacto.

- **Valores de existencia**

Según el MAVDT (2003, pág. 8), el *valor de existencia* de un recurso natural o ambiental se refiere al “valor intrínseco” del recurso, es decir, al beneficio que su existencia implica para la sociedad. De manera que el impacto más importante considerado bajo esta perspectiva es el cambio en la calidad de los ecosistemas y su calificación se refiere al impacto ecológico de la tala de los árboles durante la construcción del corredor vial, en cuanto afecta el equilibrio de los ecosistemas del área de influencia del proyecto y contribuye al efecto invernadero (-). Le siguen los cambios en la calidad del paisaje (-), en la calidad del aire (+/-), en la calidad del agua (-) y en la calidad del suelo (+/-) por su influencia sobre el equilibrio ecológico de la región. Los impactos sobre la cantidad de agua (+/-) y la cantidad de suelo (-) se consideran de menor importancia por las medidas de prevención, mitigación y compensación contempladas en el proyecto.

La calificación del cambio en la calidad de la infraestructura es baja en cuanto considera el valor del uso actual del corredor vial con respecto al uso futuro (+/-). Las calificaciones de los cambios en ingresos y en la dinámica socioeconómica y cultural (-), en la demanda de mano de obra y de servicios (+/-) y en la calidad de vida de la sociedad (+/-) siguen el mismo razonamiento.


- **Valores de legado**

El *valor de legado* de un recurso natural o ambiental se refiere, según el MAVDT (2003) al valor que le asignan los individuos para que puedan ser utilizados por generaciones futuras. Así las cosas, los impactos más importantes según su valor de legado son los cambios en la calidad del aire (-), del agua (-), del paisaje (+/-) y de los ecosistemas (-), seguidos por la cantidad del agua (+/-), la cantidad y calidad del suelo (+/-), La calidad de la infraestructura (-). Los valores de legado de los demás impactos no guardan una relación directa con el corredor vial y obtienen, por lo tanto, calificaciones menores.

- **Agentes económicos por fuera del área de análisis del EIA**

DOCUMENTO PARA USO INTERNO - PROHIBIDA SU REPRODUCCION PARCIAL O TOTAL SIN PREVIA AUTORIZACION DE LA CONCESIONARIA



ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA) VARIANTES TRAMO 2 - EL TRIQUE					 CONCESIONARIA RUTA DEL SOL <small>SAVIA</small>
Código	Revisión	Fecha Aprobación	Acceso	(Hoja / Hojas)	
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	103 / 165	Proyecto Autopista Vial Ruta del Sol Sector 2

Los agentes económicos afectados por el proyecto por fuera del área geográfica del EIA son principalmente todos los usuarios de la Ruta del Sol y todos los beneficiarios del ahorro en tiempo de viaje al transitar por la variante (empresas de transporte de pasajeros, mercancías, etc.).

Los impactos de cambios en la calidad y cantidad de infraestructura (+/-) son los más significativos en este aspecto; obteniendo calificaciones media y media-baja respectivamente. La variable *agentes* mide el efecto absoluto del impacto sobre los agentes identificados, mientras que las variables *vulnerabilidad de las personas afectadas* y *tamaño de las firmas afectadas* mide la vulnerabilidad de esos agentes y el número de empleos, respectivamente, afectados por los impactos correspondientes. Las calificaciones otorgadas siguen este razonamiento.

- **Referencias documentadas del efecto**

En cuanto al criterio de *metodología*, dada la creciente preocupación global por el medio ambiente y la legislación que ha surgido al respecto, los efectos de cada impacto están referenciados a nivel global o nacional. Por esta razón, en la variable *referencias documentadas del efecto*, los impactos sobre el medio abiótico obtienen calificaciones entre medio y alto. La variación entre uno y otro se debió al conocimiento del equipo de trabajo sobre cada impacto y su literatura correspondiente. Los demás impactos obtienen calificaciones entre media y baja, según la existencia de referencias de cada efecto.

- **Metodologías estructuradas y válidas**


Dada la creciente preocupación global por el medio ambiente y la legislación que ha surgido al respecto, se han desarrollado *metodologías estructuradas y válidas* para la valoración de los efectos de cada impacto. Se distinguen por tener metodologías menos estructuradas los cambios en la calidad de vida de la sociedad y en la calidad del suelo, del paisaje y de los ecosistemas.

- **Información disponible**

Para la valoración del efecto del cambio en la cantidad de infraestructura, que se refiere a la afectación de predios, disponemos de estimativos de la información necesaria (precios de los predios, valor de la compensación, precio promedio por hectárea en la zona, etc.), por lo que su calificación es media-baja.

En lo que se refiere a la calidad los factores abióticos y bióticos, es decir, los efectos de cambios en el suelo, el agua, el aire y los ecosistemas, únicamente se tiene información sobre su estado antes del proyecto. Para la valoración de los efectos sobre estos factores, se necesita información de su estado durante la construcción del proyecto y una vez finalizado y en operación (por lo general, se requiere también un seguimiento de varios años para que los efectos sean detectados). Por esta razón, sus calificaciones son similares y están entre medio y bajo. En cuanto a los cambios en la cantidad de agua, suelo y a la calidad de los ecosistemas sí se tiene estimativos del uso que se hará de los recursos naturales durante el proyecto, por lo que obtienen calificación media.

Los *cambios en la calidad de la infraestructura* incluyen la afectación a la movilidad y a las redes de servicios. Sólo se tienen estimativos a priori de las variables relevantes para medir cambios en

ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA) VARIANTES TRAMO 2 - EL TRIQUE					 CONCESIONARIA RUTA DEL SOL <small>ESTADOS UNIDOS</small>
Código	Revisión	Fecha Aprobación	Acceso	(Hoja / Hojas)	
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	104 / 165	Proyecto Autopista Vial Ruta del Sol Sector 2

movilidad y servicios. Dado que para una valoración más precisa del impacto de la afectación de la movilidad se necesitan datos a posteriori, la calificación de este componente es media-baja.

Para determinar el efecto de los *cambios en ingresos y en la dinámica socioeconómica y cultural*, se tiene información sobre los ingresos actuales de la población afectada, pero sólo se puede tener un estimado de los empleos que ofrecerá la concesionaria y su salario respectivo, así como del número de empleos que se perderán al desviar el tráfico de los centros poblados. Por esta razón, su calificación es media. Siguiendo el mismo razonamiento, el *cambio de la demanda de mano de obra y de servicios* obtiene una calificación similar.

Por último, el *cambio en la calidad de vida de la sociedad* incluye la accidentalidad y las condiciones de salud de la población. Para valorar el efecto sobre estos aspectos, sólo se cuenta con información a nivel municipal que podría no ser adecuada. Por otro lado, el *cambio en la calidad de vida de la sociedad* también incluye aspectos como las relaciones sociales o con el territorio, sobre los que se tiene muy poca información. Con base en lo anterior, su calificación es muy baja.

A continuación se presentan los resultados del modelo de inferencia de lógica difusa.

ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA) VARIANTES TRAMO 2 - EL TRIQUE



Proyecto Autopista Vial Ruta del Sol Sector 2

Código	Revisión	Fecha Aprobación	Acceso	(Hoja / Hojas)
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	105 / 165

5.3.2.3 Resultados del modelo de inferencia Mamdani

La Tabla 5-53 muestra los resultados de cada uno de los sistemas de inferencia desarrollados para cada uno de los criterios. Todos los modelos Mamdani usados se implementaron en Matlab® (The MathWorks™, 2010).

Tabla 5-53: Resultados de implementación de modelos - 1.

Resultados de los modelos de lógica difusa para la relevancia de los impactos ambientales							
No.	Signo	Impacto	VET	Agentes Económicos por Fuera del Área de Análisis de EIA	Metodología	Significancia	Relevancia Agregada
1	-	Cambio Calidad del Aire	0,5408	0,4864	0,6574	0,7896	0,5971
11	+	Cambio en la Demanda de Mano de Obra y de Servicios	0,3011	0,4477	0,6656	0,7799	0,5698
12	+	Cambio en la Calidad de Vida de la Sociedad	0,3011	0,4477	0,6656	0,6575	0,5695
4	-	Cambio en la Cantidad de Agua	0,3765	0,4864	0,5356	0,6008	0,5627
10	-	Cambios en Ingresos y en la dinámica socioeconómica y cultural	0,3486	0,4279	0,5320	0,6515	0,5610
7	+	Cambio en la Calidad de los Ecosistemas	0,3107	0,4867	0,5320	0,7470	0,5610
9	+	Cambio en la Calidad de la Infraestructura	0,2797	0,4671	0,5804	0,7492	0,5595
9	-	Cambio en la Calidad de la Infraestructura	0,2650	0,5833	0,6656	0,6975	0,5522
7	-	Cambio en la Calidad de los Ecosistemas	0,4905	0,4772	0,4991	0,6895	0,5432

Fuente: (Valoración Económica Ambiental S.A.S., 2013)

ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA) VARIANTES TRAMO 2 - EL TRIQUE



Proyecto Autopista Vial Ruta del Sol Sector 2

Código	Revisión	Fecha Aprobación	Acceso	(Hoja / Hojas)
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	106 / 165

Tabla 5-54: Resultados de implementación de modelos - 2.

Resultados de los modelos de lógica difusa para la relevancia de los impactos ambientales							
8	-	Cambio en la Cantidad de Infraestructura	0,2148	0,5772	0,5342	0,8239	0,5362
6	+	Cambio en la Calidad del Paisaje	0,1864	0,4279	0,4991	0,8391	0,5225
6	-	Cambio en la Calidad del Paisaje	0,4088	0,4279	0,2766	0,9048	0,4838
5	-	Cambio en la Calidad del Agua	0,4095	0,4471	0,3079	0,8642	0,4750
12	-	Cambio en la Calidad de Vida de la Sociedad	0,3452	0,4290	0,3478	0,8183	0,4544
10	+	Cambios en Ingresos y en la dinámica socioeconómica y cultural	0,2069	0,4281	0,3478	0,6828	0,4492
3	-	Cambio en la Calidad del Suelo	0,4135	0,4471	0,3209	0,6491	0,4391
2	-	Cambio en la Cantidad de Suelo	0,2822	0,4416	0,2892	0,7018	0,4313
3	+	Cambio en la Calidad del Suelo	0,2782	0,4322	0,2766	0,8080	0,4303

Fuente: (Valoración Económica Ambiental S.A.S., 2013)

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	107 / 165	

Cada una de las columnas en la tabla anterior corresponde a la implementación de un modelo respectivo. Tal y como se había mencionado, el output de los modelos es un escalar entre cero y uno, y no una combinación de conjuntos difusos. La columna de Relevancia Agregada es la que indica, en definitiva, la relevancia de cada impacto del proyecto. Para determinar los impactos relevantes, definimos un límite de 0,5 para el índice de relevancia agregada de la tabla anterior, obteniendo la siguiente caracterización.

Tabla 5-55: Impactos relevantes para valoración.

Número Flujo	Impacto según Flujos de Bienes y Servicios	Relevancia
1	Cambio en la Calidad del Aire (-)	Relevante
2	Cambio en la Cantidad del Suelo (+)	No Relevante
2	Cambio en la Cantidad del Suelo (-)	No Relevante
3	Cambio en la Calidad del Suelo (-)	No Relevante
3	Cambio en la Calidad del Suelo (+)	No Relevante
4	Cambio en la Cantidad del Agua (-)	Relevante
5	Cambio en la Calidad del Agua (-)	No Relevante
6	Cambio en la Calidad del Paisaje (-)	No Relevante
6	Cambio en la Calidad del Paisaje (+)	Relevante
7	Cambio en la Calidad de los Ecosistemas (-)	Relevante
7	Cambio en la Calidad de los Ecosistemas (+)	Relevante
8	Cambio en la Cantidad de la Infraestructura (-)	Relevante
8	Cambio en la Cantidad de la Infraestructura (+)	No relevante
9	Cambio en la Calidad de la Infraestructura (-)	Relevante
9	Cambio en la Calidad de la Infraestructura (+)	Relevante
10	Cambios en Ingresos y en la Dinámica Socioeconómica y Cultural (-)	Relevante
10	Cambios en Ingresos y en la Dinámica Socioeconómica y Cultural (+)	No relevante
11	Cambio en la Demanda de Mano de Obra y de Servicios (+)	Relevante
12	Cambio en la Calidad de Vida de la Sociedad (-)	No Relevante
12	Cambio en la Calidad de Vida de la Sociedad (+)	No Relevante

Fuente: (Valoración Económica Ambiental S.A.S., 2013)

La manera en que se valorará cada impacto se presentará en las siguientes secciones, según sea necesario.

b. Otros impactos sobre agentes económicos por fuera del área de estudio del EIA.

La valoración económica de impactos ambientales y económicos en ocasión aborda agentes socioeconómicos que se ubican geográficamente fuera de las áreas de influencia del estudio de EIA del proyecto, o en campos socioeconómicos que tampoco son objeto del EIA. Lo anterior por cuanto los beneficios y los costos ambientales y socioeconómicos del proyecto se ven reflejados sobre estos agentes, y en campos de estudio diferentes a los del EIA. En consecuencia y dada la magnitud del proyecto es importante presentar un contexto nacional del mismo.

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique

CONCESIONARIA



Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	108 / 165

Se cuantificarán principalmente dos tipos de impactos socioeconómicos, los impactos sobre los tiempos de desplazamiento por el corredor vial, el confort del desplazamiento y la accidentalidad; y los impactos sobre el valor de la propiedad de finca raíz por fuera del área de influencia directa del EIA.

En los siguientes numerales se muestran algunas cifras sobre el transporte de carga y pasajeros en el país y en el corredor vial del proyecto. Así mismo se presenta un análisis de la propiedad de finca raíz y sus usos residenciales y comerciales o productivos.

- **Transporte De Carga.**

El transporte de carga se ha aumentado de manera considerable en el país comparando la mitad de la década pasada con la mitad de la presente, donde podemos observar que en 11 años se ha aumentado el número de toneladas transportada en un 69.3%.

Tabla 5-56. Movimiento de Carga Nacional (Miles de Toneladas)

AÑO	MILES DE TONELADAS	VARIACIÓN (%)
1994	82,483	-
1995	86,742	5,16
1996	71,168	-17,95
1997	89,399	25,62
1998	84,35	-5,65
1999	77,674	-7,91
2000	73,034	-5,97
2001	100,284	37,31
2002	84,018	-16,22
2003	99,782	18,76
2004	117,597	17,85
2005	139,725	18,82

Fuente: Dirección de Transporte y Transito (Ministerio de Transporte)

Dentro de las regiones que sacan sus productos y utilizan la Ruta del Sol prioritariamente encontramos a Bogotá que, para el 2003, generaba el 10,01% de la carga del País. Santander y Boyacá, juntos producían para el mismo año el 10,22%, siendo estas regiones las más representativas en el área Andina. Sin embargo, así como la ruta es vital para la salida de productos, es igualmente importante para la entrada. En este sentido para el 2003, Bogotá es el mayor receptor de carga del país, la cual representa el 17,33%. Entre los departamentos del Caribe, que van a tener como su principal vertiente al interior del país, Atlántico, Bolívar y Magdalena representan en movimiento de carga el 7,04%, 6,02% y 3,9%, respectivamente. La carga que se mueve hacia el interior del país, no sólo está concentrada en Bogotá, sino también en Santander y Norte de Santander, que juntos reciben el 9,34% de la carga que se movía en el país en el 2003.

Dentro de las empresas de transporte de carga conformadas en el país en el 2003 que sumaban 1.198, el mayor porcentaje está en Cundinamarca, representando el 40,98%. Boyacá, Santander y

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique



CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	109 / 165

Norte de Santander juntos suman el 12,69% de éstas empresas en el mismo año, mientras que en Atlántico se encuentra el 6,07%. Es decir, que la mayoría de los gremios utilizará la Ruta del Sol permanentemente (Ministerio de Transporte, 2005).

En general, existe una marcada afluencia de vehículos de carga que representa cerca del 67% del flujo vehicular del corredor vial Ruta del Sol. Esto evidencia la importancia de la vía tanto para el comercio exterior, como para el flujo de productos y mercancías del mercado nacional. Por tanto, la Ruta del Sol es un conector natural del centro del país con los puertos de la costa Atlántica (DNP, 2009).

Las siguientes tablas resumen en concreto por año el transporte de carga terrestre y el porcentaje que éste representa de la carga total nacional.

Tabla 5-57. Movimiento de Carga Nacional por modo de Transporte (Miles de Toneladas)

Año	Carretero	Férreo 2			Fluvial	Aéreo	Cabotaje	TOTAL
	1	Concesiones (sin incluir carbón)	Carbón	Total	3	4	5	(1+2+3+4+5)
94	82.483	812	12.833	13.645	2.890	140	3.700	102.858
95	86.742	882	13.734	14.616	2.634	140	4.000	108.132
96	71.168	981	15.354	16.335	3.062	142	4.324	95.031
97	89.399	836	16.370	17.206	2.755	139	3.997	113.496
98	84.350	779	21.842	22.621	3.049	119	4.009	114.148
99	77.674	367	25.035	25.402	3.735	134	1.385	108.330
00	73.034	0	31.170	31.170	3.802	100	797	108.903
01	100.284	0	33.457	33.457	3.069	104	720	137.634
02	84.018	0	31.032	31.032	3.480	122	532	119.184
03	99.782	37	42.744	42.781	3.725	132	928	147.348
04	117.597	317	45.865	46.181	4.211	129	588	168.706
05	139.725	308	48.919	49.227	4.863	135	400	194.350
06*	ND	314	49.394	49.708	4.219	138	509	NA
07*	ND	375	52.829	53.204	4.294	137	454	NA
08*	ND	236	58.236	58.472	4.574	123	372	NA

Fuente: Anuario Estadístico del transporte (**Ministerio de Transporte, 2009**).

Ahora bien, en la siguiente tabla se muestra la distribución porcentual de la carga en toneladas por año.

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique



CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	110 / 165

Tabla 5-58 Distribución Porcentual Carga Nacional Toneladas por Año.

Año	Carretero	Férreo			Fluvial	Aéreo	Cabotaje	TOTAL
		Concesiones (sin incluir carbón)	Carbón	Total				
94	80,2	0,8	12,5	13,3	2,8	0,1	3,6	100
95	80,2	0,8	12,7	13,5	2,4	0,1	3,7	100
96	74,9	1,0	16,2	17,2	3,2	0,1	4,6	100
97	78,8	0,7	14,4	15,2	2,4	0,1	3,5	100
98	73,9	0,7	19,1	19,8	2,7	0,1	3,5	100
99	71,7	0,3	23,1	23,4	3,4	0,1	1,3	100
00	67,1	0,0	28,6	28,6	3,5	0,1	0,7	100
01	72,9	0,0	24,3	24,3	2,2	0,1	0,5	100
02	70,5	0,0	26,0	26,0	2,9	0,1	0,4	100
03	67,7	0,0	29,0	29,0	2,5	0,1	0,6	100
04	69,7	0,2	27,2	27,4	2,5	0,1	0,3	100
05	71,9	0,2	25,2	25,3	2,5	0,1	0,2	100
06	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
07	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
08	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA

Fuente: Anuario Estadístico del transporte (Ministerio de Transporte, 2009).

La importancia del transporte de carga por tierra se puede sustentar en las estadísticas observadas en la Tabla 5-57 y Tabla 5-58. La segunda muestra en porcentaje las cifras que se observan en la primera, donde se evidencia que hasta el 2005, año hasta el cual se tiene información disponible, el porcentaje de la carga transportada por carretera en ningún momento representa menos del 70% de la carga nacional anual.

- **Transporte Pasajeros.**

Dentro de las empresas de cubrimiento Nacional, para el 2003, la mayoría se encontraban en Cundinamarca, representando el 14,93% del total de empresas, que eran 891 para la época. Otros departamentos que son potenciales usuarios de la ruta del Sol que tiene un número importante de empresas de transporte de pasajeros son Bolívar, Atlántico, Santander y Norte de Santander con el 3,7%, 2,92%, 3,05% y 2,02% respectivamente (Ministerio de Transporte, 2005).

Tabla 5-59. Movimiento de Pasajeros.

Año	Pasajeros Nacionales						
	Carretera	Vía Aérea			Fluvial	Marítimo	Ferroviario
		Aerotaxis y Regional	Empresas Regulares	TOTAL			
94	ND	581.541	7.420.065	8.001.606	2.334.373	ND	ND
95	94.161.337	559.672	8.062.765	8.622.437	2.448.764	33.854	58.328
96	95.742.237	696.725	8.294.040	8.990.765	3.118.362	88.714	256.879
97	98.911.215	680.212	8.077.000	8.757.212	2.084.014	153.557	232.330
98	100.364.439	625.365	7.950.308	8.575.673	2.843.661	169.639	203.553
99	94.654.074	605.423	7.613.231	8.218.654	2.820.783	178.586	160.130
00	98.448.963	684.719	7.466.331	8.151.050	2.980.213	172.390	50.215

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique



CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	111 / 165

Año	Pasajeros Nacionales						
	Carretera	Vía Aérea			Fluvial	Marítimo	Ferroviario
		Aerotaxis y Regional	Empresas Regulares	TOTAL			
01	99.009.731	646.167	7.559.898	8.206.065	3.026.826	170.912	54.916
02	99.570.498	630.243	7.731.586	8.361.829	3.329.199	85.880	36.695
03	120.201.516	547.842	7.439.107	7.986.949	4.148.706	ND	17.363
04	128.893.186	483.467	7.690.762	8.174.229	3.531.395	38.946	49.400
05	156.568.326	533.883	7.756.875	8.290.758	3.789.419	40.012	126.219
06	164.118.093	537.124	8.342.928	8.880.052	3.572.263	42.235	153.470
07	172.127.092	536.144	8.771.998	9.308.142	3.297.786	108.892	181.390
08 *	173.406.200	574.975	8.984.165	9.559.140	3.543.441	253.000	250.798

Fuente: Anuario Estadístico del transporte (Ministerio de Transporte, 2009).

El transporte de pasajeros, como se observa en la Tabla 5-59, tiene también su mayor flujo por la vía terrestre, donde en ninguno de los años, dicho medio representa menos del 88% del total de viajeros movilizados al interior del país.

- **Transporte Particular.**

Hemos visto la importancia de las vías terrestres por el alto número de pasajeros que se transportan por este medio comparado con las alternativas. Sin embargo, tenemos que observar los otros usuarios de las carreteras que son los vehículos de transporte particular. Así pues, en la Tabla 5-60 se tiene el conteo manual que se hizo de los distintos vehículos que transitaron por las carreteras del país en los respectivos años discriminando en tres grupos, A (Autos particulares), B (Buses y Busetas de transporte público) y C (Camiones o Vehículos de carga desde 2 a 6 ejes). Aunque el transporte público es el que más pasajeros mueve como observamos en la Tabla 5-59, el número nominal de vehículos particulares supera a los Buses durante todos los años, representando desde el 56,28% en el 2007 hasta el 70,21% de los vehículos que rodaron ese año por las carreteras en 1998. Cabe resaltar que en segundo lugar están los del Grupo C que en los distintos años oscilan entre el 30% del conteo total de vehículos que estuvieron en las carreteras nacionales.

Tabla 5-60. Conteo Manual en Carreteras.

Año	Km con conteo	Miles Vehículos km-día			
		TOTAL	A (Autos)	B (Buses)	C (Camiones)
94	17.780	ND	ND	ND	ND
95	17.720	ND	ND	ND	ND
96	17.663	35.398	21.991	2.935	10.472
97	18.015	36.041	24.628	3.021	8.392
98	18.304	41.587	29.198	3.485	8.904
99	18.292	36.436	23.465	3.258	9.713
00	18.596	36.867	23.631	3.301	9.935
01	18.591	38.719	24.191	4.051	10.478
02	19.281	38.424	24.038	4.062	10.325
03	19.125	36.524	21.934	2.993	11.598
04	18.846	42.851	25.209	5.137	12.504
05	18.412	43.403	25.712	5.153	12.539
06	18.532	49.936	29.044	5.909	14.982

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique



CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	112 / 165

Año	Km con conteo	Miles Vehículos km-día			
		TOTAL	A (Autos)	B (Buses)	C (Camiones)
07	18.914	48.883	27.510	5.506	15.867
08*	ND	ND	ND	ND	ND

Fuente: Anuario Estadístico del Transporte (Ministerio de Transporte, 2009).

Si nos concentramos en los tramos que respectan a la Ruta del Sol, podemos ver en la tabla anterior el porcentaje del total de vehículos pequeños en una ruta de destino y origen, tenemos que Bogotá es lugar de origen con el mayor porcentaje 12,65%, dentro de los destinos de los vehículos pequeños que salen de éste origen la mayoría se dirigen a zonas que están ubicadas dentro de la Ruta del Sol. En general tenemos que el Oriente del Magdalena es el segundo destino con mayor porcentaje, el primero es Bogotá, así pues en términos generales se evidencia la importancia de la Ruta del Sol por el porcentaje de vehículos pequeños que salen y llegan a los lugares que determinan los extremos de la vía en cuestión. Sin embargo, en la tabla anterior se puede detallar también el comportamiento del flujo entre puntos intermedios del tramo total.

- **Propiedad de finca raíz y las actividades productivas y residenciales.**

La tabla siguiente presenta la información del Censo Nacional – 2005 DANE relacionada con el conteo general de Viviendas, Hogares, y Personas para el municipio de Puerto Boyacá. En la última columna se presenta una proyección de las cifras de población para el 2013.

Tabla 5-61. Conteo Vivienda, Hogares y Personas

Municipio	Área	Viviendas Censo	Hogares General	Personas 2005	Proyección Población 2013
Puerto Boyacá	Cabecera	8.489	9.474	33.806	37.060
	Resto	4.232	4.334	16.495	17.331
	Total	12.721	13.808	50.301	54.391
Boyacá	Cabecera	163.689	177.406	646.412	709.756
	Resto	153.475	157.373	608.899	563.088
	Total	317.164	334.779	1.255.311	1.272.844
Agregado Nacional	Cabecera	7.824.702	8.208.838	31.504.022	35.869.155
	Resto	2.565.505	2.362.061	9.964.362	11.251.615
	Total	10.390.207	10.570.899	41.468.384	47.120.770

Fuente: DANE (Censo 2005)

Con respecto a la composición por actividad económica y algunos indicadores de agricultura y ganadería se tiene la siguiente información:

Tabla 5-62. Establecimientos por Actividad Económica.

Municipio	Industria	Comercio	Servicios	Otras Actividades
Puerto Boyacá	3,6%	58,1%	37,5%	0,9%

Fuente: DANE (Censo 2005)

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	113 / 165	

En general, se observa que para el municipio la principal actividad económica de sus establecimientos es el comercio (ver Tabla 5-62) Además de esto, se analiza que la participación de la industria y servicios es del 41,1%. Esta estadística refleja en alguna medida la importancia de las vías las cuales están directamente relacionadas con los beneficios del comercio.

En el municipio Puerto Boyacá, las empresas que tienen de 0 a 10 empleados son en su mayoría comerciales seguidas por servicios con una participación del 28,5%. Se puede inferir que estas empresas son las más influyentes económicamente. Las que tienen más de 51 empleados están situadas en su totalidad en el sector servicios. Lo que se puede concluir es que la mayoría de las personas se dedica al comercio en éstos municipios y en consecuencia no existe un desarrollo industrial significativo.

Tabla 5-63. Establecimientos según escala de personal por actividad económica

No. Empleados	Sector Económico	Puerto Boyacá
0 a 10	Industria	3,5%
	Comercio	59,6%
	Servicios	36,0%
	Otras Actividades	0,8%
11 a 50	Industria	--
	Comercio	34,6%
	Servicios	65,4%
	Otras Actividades	---
51 a 200	Industria	--
	Comercio	33,3%
	Servicios	66,7%
	Otras Actividades	--
201 o más	Industria	--
	Comercio	--
	Servicios	---
	Otras Actividades	--

Fuente: DANE (Censo 2005)

5.3.3 Revisión de Literatura Sobre Impactos Relevantes.

Este numeral presenta la revisión de literatura sobre el tema usada para el primer proceso de licenciamiento (Tramos 1, 5 y 6), dicha revisión ha sido ajustada y/o ampliada para los tramos 2, 3, 4 y 7, y para el estudio en cuestión. Los impactos ambientales y socioeconómicos a evaluar son producto del análisis de impactos relevantes presentado en el capítulo anterior. De cada uno de estos impactos identificados como relevantes, se adelantó una revisión de literatura especializada con el objeto de documentar los cambios para los agentes económicos que se prevé sucederán por la construcción y operación de la variante del centro poblado. Los principales impactos a cuantificar se presentan en la siguiente tabla, ésta tabla también muestra una relación de impactos a cuantificar, cambios previstos para los agentes económicos y mecanismos para la cuantificación de los impactos.

Tabla 5-64. Costos y beneficios ambientales y socioeconómicos a valorar.

DOCUMENTO PARA USO INTERNO - PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN SIN AUTORIZACIÓN DE LA CONCESIONARIA

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique

CONCESIONARIA



Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	114 / 165

Impactos ambientales y Socioeconómicos a Valorar	Dónde se Presenta el Cambio que Generan los Impactos.	Mecanismo para Medir el Cambio en Bienestar
Flujos de Bienes y Servicios Ambientales		
Cambio en la Calidad del Aire	Aumento en los niveles de ruido durante la construcción de la obra.	Los habitantes del centro poblado vivirán con un menor confort durante la construcción de la variante, lo que genera costos que pueden ser cuantificados mediante la disponibilidad a pagar.
	Disminución de la contaminación en el interior del centro poblado como resultado de la variante.	Beneficios por disminución en la morbilidad y mortalidad por causa de enfermedades respiratorias.
Cambio en la Demanda de Mano de Obra y de Servicios	Contratación de mano de obra durante la construcción del proyecto.	Beneficios por diferencial de salarios durante la construcción del proyecto.
Cambio en la cantidad de Agua	Reducción la cantidad de recurso hídrico por el abastecimiento para la construcción del proyecto.	Ingresos por transferencias locales por concepto de aprovechamiento del recurso hídrico.
Cambios en Ingresos y en la Dinámica Socioeconómica y Cultural	Afectación del comercio local relacionado con la vía.	Disminución en las utilidades de los establecimientos comerciales impactados en el área de influencia directa del proyecto.
Cambio en la Calidad de los Ecosistemas	Disminución de la cobertura forestal en derecho de vía.	Ingresos por transferencias locales por concepto de aprovechamiento del recurso forestal.
	Aumento de los niveles de CO2 en la atmósfera como resultado de la tala de árboles en el derecho de vía del proyecto.	Valor del servicio ambiental del área de bosque intervenida.
Cambio en la calidad de la Infraestructura	Aumento de los tiempos de viaje, restricciones de movilidad durante la construcción y su impacto sobre el costo de transporte por kilómetro.	Variación de los costos de operación del transporte de carga terrestre por cada vehículo.
		Variación de los costos de operación del transporte de pasajeros terrestre por cada vehículo.
		Variación en los costos de desplazamiento de vehículos particulares.
	Reducción en los costos de transporte como consecuencia de la reducción en los tiempos de viaje.	Variación en los costos de desplazamiento de vehículos particulares.
Impactos sobre Agentes Económicos por fuera del Área de Estudio del EIA		
Beneficios por la reducción de los	Reducción de los tiempos de viaje, mejoramiento de	Variación de los costos de operación del transporte de carga terrestre por cada

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique


CONCESIONARIA



Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	115 / 165

Impactos ambientales y Socioeconómicos a Valorar	Dónde se Presenta el Cambio que Generan los Impactos.	Mecanismo para Medir el Cambio en Bienestar
Flujos de Bienes y Servicios Ambientales		
costos de viaje	la vía y su impacto sobre los costos de transporte por kilómetro.	vehículo.
		Variación de los costos de operación del transporte de pasajeros terrestre por cada vehículo.
		Variación en los costos de desplazamiento de vehículos particulares.
	Aumento en la demanda de viajes como consecuencia de los menores costos de viaje.	Aumento del volumen de carga transportada, mayor flujo de vehículos a un menor costo de transporte.
		Aumento del volumen de pasajeros terrestres, mayor flujo de vehículos a un menor costo de transporte.
		Aumento del número de vehículos particulares, mayor flujo de vehículos a un menor costo de transporte.
Aumento en el confort al desplazarse por la vía.	Los usuarios de la vía se desplazarán con un mayor nivel de confort, lo que generara beneficios que pueden ser cuantificados mediante la disponibilidad apagar de los mismos por cada recorrido.	
Beneficios por la disminución de los accidentes vehiculares	Disminución de los costos (públicos y privados) de atender un accidente en la vía.	Disminución de las pérdidas financieras por costos de atención en la vía de accidentes (Valores asegurados, costos para particulares)
	Disminución de los muertos en accidentes.	Disminución de las pérdidas financieras (valor estadístico de una vida o valor asegurado) por muertos en accidentes.
	Disminución de los heridos en accidentes.	Disminución de los costos de atención de heridos en el sistema público o privado de salud.
Costos por el aumento del tiempo de viaje durante la construcción del proyecto	Aumento de los tiempos de viaje, restricciones de movilidad durante la construcción y su impacto sobre el costo de transporte por kilómetro.	Variación de los costos de operación del transporte de carga terrestre por cada vehículo.
		Variación de los costos de operación del transporte de pasajeros terrestre por cada vehículo.
		Variación en los costos de desplazamiento de vehículos particulares.
	Cambio de confort al desplazarse por la vía.	Los usuarios de la vía se desplazarán con un menor nivel de confort, lo que generara beneficios que pueden ser cuantificados mediante la disponibilidad apagar de los

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	116 / 165	

Impactos ambientales y Socioeconómicos a Valorar	Dónde se Presenta el Cambio que Generan los Impactos.	Mecanismo para Medir el Cambio en Bienestar
Flujos de Bienes y Servicios Ambientales		
		mismos por cada recorrido.

Fuente: (Valoración Económica Ambiental S.A.S, 2011)


De acuerdo con la tabla anterior, para el presente estudio de análisis económico de impactos ambientales y socioeconómicos, se evaluarán cinco temas asociados con beneficios, la reducción de costos de viaje, el aumento de la propiedad de finca raíz, la reducción de accidentes vehiculares en la vía y el cambio en salud por la reducción de contaminación en el aire. Adicionalmente se evaluarán los costos durante la fase de construcción por las restricciones de circulación y durante la fase de operación por la reducción de las utilidades en el comercio local que depende de la vía.

Como se mencionó en el análisis del primer proceso de licenciamiento las mega obras de infraestructura tales como grandes proyectos viales, dobles calzadas, autopistas, conectores viales, viaductos, entre otros, generan importantes beneficios a la sociedad en su conjunto. Tales beneficios se encuentran asociados principalmente a la reducción en los tiempos de viaje, al mejor confort en los desplazamientos, a la reducción de la accidentalidad, al aumento en la productividad de las zonas en el área de influencia del proyecto; actividades agrícolas, pecuarias, industriales, turísticas, etc., al aumento en el valor de la propiedad raíz (viviendas y propiedad rural), a mejoras en las condiciones económicas en los municipios en la zona del trazado del proyecto, y en general al mejoramiento de las condiciones de la economías locales.

Muchos estudios a nivel internacional y nacional, han abordado el cálculo y la cuantificación de beneficios de proyectos de infraestructura vial. Ellos, generalmente son requeridos dentro de la evaluación económica y social de este tipo de intervenciones, a fin de justificar las inversiones con recursos públicos. A Continuación se realiza una revisión de literatura que da cuenta de los principales beneficios y costos relacionados con la construcción y entrada en operación de proyectos de infraestructura vial.

- **Cambios en salud de los hogares que puedan verse expuestos a contaminación del aire**

Existen diversos estudios epidemiológicos que concluyen que la contaminación del aire exterior es un factor determinante en el incremento de la mortalidad y la morbilidad, esto se puede constatar en el informe realizado por (Tenías Burillo, Ballester Díez, Medina, & Daponte Codina, 1999) en el cuál realizan una descripción de los diversos estudios publicados e indexados en Medline y el Índice Médico Español (IME) desde el año 1984 hasta el año 1998. En el informe presentan que en la mayoría de estudios revisados predominan las asociaciones positivas entre contaminación atmosférica y mortalidad, ya que en todos los casos el riesgo relativo obtenido fue mayor de 1 y las asociaciones encontradas fueron estadísticamente significativas en 15 de 18 casos.

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	117 / 165	

De acuerdo con (Natalie Alem, Marcos Luján, & Dennis Bascopé, 2005) la contaminación del aire es responsable del 1,4% de todas las muertes en el mundo. Así mismo la exposición a contaminantes atmosféricas provenientes de emisiones vehiculares tiene consecuencias tanto en la salud como en la calidad de vida de las personas.

En un estudio realizado por (Cena, Keren, Li, Carriquiry, Pawlovich, & Freeman, 2011) se afirma que la construcción de variantes está asociado con una serie de beneficios ambientales, entre los que se destacan la reducción de los niveles de emisión sonora causado por el tráfico vehicular y reducción de la polución del aire al reducir el volumen de tráfico en las zonas urbanas.


La herramienta más utilizada, para analizar la relación entre la variación de los contaminantes del aire con la variación de las ocurrencias de una enfermedad (variable respuesta), es la regresión longilineal de Poisson, que incorpora diferentes variables de confusión. La aplicación de este modelo, presume que la variable de salud sigue una distribución de probabilidad de Poisson; con la aplicación de este modelo es posible determinar si la variable respuesta depende o no de otras variables.

- **Disminución de la utilidad para los agentes económicos locales por el comercio formal e informal**

Durante las últimas décadas, muchos estudios han indagado por el impacto de la construcción y operación de proyectos viales en variables económicas y sociales de la población en el área de influencia. Ellos han utilizado un amplio espectro de metodologías (regresiones, estadísticas descriptivas, modelos de series de tiempo, modelos de corte transversal, modelos de panel de datos, entre otros), variables de análisis (impacto en la pobreza, el PIB, costos, índices de precios, etc.), regiones, etc. La literatura económica relacionada con el tema, data de los años 60 y 70. En general se reporta cierta dificultad para la cuantificación de los impactos económicos y sociales. Si bien los beneficios en términos de reducción de costos, ahorro en tiempos de desplazamiento y disminución de la accidentalidad son claros, el impacto de la construcción de proyectos viales sobre variables económicas y sociales de la población en sus áreas de influencia evidencia ausencia de marco teórico y empírico para enfrentarlo (Obregón, 2008). Adicionalmente, los estudios se han enfocado a impactos de los proyectos en variables macro tales como el empleo, PIB, cambios demográficos, etc. y con muy poca frecuencia se reportan estudios a nivel micro, en variables como localidad de vida, las relaciones con el territorio, precios locales, entre otras.

(Kraemer y Otros, 1991) Argumentan que las carreteras por si solas no conllevan desarrollo, más bien su aporte se enfoca a la eficiencia y disminución de costos, lo que hace que las regiones con potencial económico se vuelvan atractivas. El European Investment Bank (EIB) en su estudio "Contribution of major road and rail infraestructura projects to regional Development concluye que las carreteras pueden ayudar a desarrollar regiones impactando positivamente el ingreso per cápita de las poblaciones vulnerables (European Investment Bank (EIB), 1998). El estudio "Valoración Económica de los Efectos de la Autopista A7 en la Comunidad Valenciana reporta que esta obra llevo a incrementar el producto regional de la zona en 1.5% en el año 2002 (Universitat de Valencia, Aumar e Instituto de Economía Internaciónal, 2000). Por su parte el London School of Economics, en el año 2000, realizo un estudio para cuantificar el impacto de la construcción de infraestructura vial sobre la actividad económica. Reportan que el empleo en las áreas de influencia se incrementó entre el 0,3% y el 1,8%.

En nuestro país, son pocos los estudios que han tratado de cuantificar el impacto de las obras de infraestructura vial sobre el desempeño de la economía local. La Gobernación de Cundinamarca,

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	118 / 165	

en el año 2006 realizó el estudio “Impacto financiero y socio económico del Peaje Guayabal – Carretera por Concesión Los Alpes – Villeta – Chuguacal – Cambao”. Dicho estudio reporta que durante el periodo 2001-2005 la instalación del peaje pudo traer consigo una reducción de 3.033 empleos de salario mínimo (Gobernación de Cundinamarca, 2006). Adicionalmente concluyen que efectivamente la instalación del peaje en la carretera redujo la movilidad vial local lo que impacto en el consumo de la economía local. De esta manera, la instalación del peaje causó una reducción de la actividad económica equivalente a 19393 empleos de salario mínimo.

- **Reducción de los costos de viaje.**


La siguiente revisión de literatura muestra evidencia de los cambios sobre los costos de viaje, adicional a esta revisión, se estimaron económicamente dichos cambios para el proyecto (Ver en Anexos. Estimación de DAP’s). Las mejoras en infraestructura vial generan beneficios directos relacionados con los costos de transporte que comprenden ahorro en el tiempo de viaje, la reducción de costos de operación vehicular por menor consumo de insumos como combustible, lubricantes, llantas, mantenimiento, entre otros, y el aumento de la actividad del transporte debido a la reducción del costo de viaje.

Muchos son los estudios cuantitativos que tratan de aproximar valores monetarios asociados al ahorro en tiempos de viaje. Tales estudios han utilizado diferentes metodologías de medición entre las que se encuentran el costo de viaje, análisis de costos de transporte, encuestas de movilidad, experimentos económicos, entre otros más. Robusté et al (2000) obtienen una estimación del costo social del valor del tiempo ahorrado por la entrada en operación de proyectos viales. El autor reporta que en promedio, el ahorro representa alrededor de 6,5 Euros/hora/vehículo, asumiendo una ocupación promedio de 2,1 personas/vehículo. Por su parte, Carpintero (2005) reporta que la valoración del tiempo ahorrado en carreteras de España es en promedio de 5,91 euros/hora para vehículos pequeños y de alrededor de 34,13 euros/hora para vehículos de carga. Los anteriores valores son reportados por el autor a precios del 2000. Por su parte Miller (1989)⁵ encuentra que el valor del tiempo –para usos de trabajo- en los viajeros se encuentra en función del salario de los individuos y de los beneficios conexos. En ese sentido expresa que es posible expresar el ahorro en términos de una proporción del salario. De esta manera el autor reporta que el valor de una hora ahorrada de un viajero en un camión asciende a 23,56 US\$, mientras que para un automóvil es de 16,16 US\$. El Asia Development Bank estima que los ahorros en tiempos de viaje en las provincias de la India Donara, Lava Ghori, Temmi Khurd, Mahinikhapa, Raheepura, Ichhapur, Peeparhati superan el 50% (Asia Development Bank, 2007).

En el estudio de evaluación económica ex ante realizado por (Romero Hernández, 1999) para la construcción de una vía en torno a la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, encontró que el ahorro de los costos de operación van desde el 18% hasta el 25%.

Como parte de los beneficios generados por la construcción de la doble calzada en una vía se encuentra la reducción de los costos de viaje, que se presentan tanto por el ahorro en el tiempo de viaje como por el ahorro de los costos operacionales, de acuerdo con (Steer Davies Gleave, 2009, Julio) en el informe realizado para las cinco alternativas posibles para el trazado de construcción de una nueva carretera Tobiagrande - Villeta y Puerto Salgar, que corresponde al Sector 1 de la Ruta del Sol.

⁵ Citado en Economic Impact of Interstate Highways in Kentucky

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	119 / 165	

En el estudio mencionado la reducción en costos operacionales para vehículos livianos se calculó entre el 16% y 33%, siendo en promedio el 26%, en cuando a vehículos pesados dicha reducción es entre el 9% y el 29% con un promedio de 21%.

La reducción en el tiempo de viaje y el costo operacional constituye el beneficio obtenido con cada trazado; para su cálculo el estudio consideró el tráfico discriminado año a año durante un horizonte de 30 años, teniendo en cuenta el inicio de operación de cada alternativa. Los costos incluidos en el análisis son de Pre-inversión y Construcción, Operación y Mantenimiento, Sociales y prediales y Costos Ambientales. Estos costos van desde 0,91 billones a 1.42 billones de pesos colombianos. El Valor Presente Neto de los Beneficios Marginales va desde 1,35 billones a 1,95 billones de pesos colombianos.

El estudio de demanda del Proyecto Ruta del Sol estimó los volúmenes de tráfico y recaudo por concepto de peajes a lo largo de todo el trazado, a partir de la construcción de un modelo de transporte para simular las condiciones futuras de oferta y demanda de transporte en el país, utilizando información oficial del INVIAS e INCO e información primaria recolectada dentro del estudio, incluidas Encuestas Origen – Destino y Encuestas de Preferencias Declaradas para estimar tanto los valores del tiempo de viaje como la preferencia por la carretera en simple o doble calzada (Steer Davies Gleave, 2009, Febrero).


Como resultado de las encuestas se encontró que la Disponibilidad A Pagar por ahorrarse una hora en el viaje va desde US\$2,8 hasta US\$6,4, dependiendo si está en un tramo montañoso o plano, si es usuario de vehículo pesado o liviano y del tiempo de recorrido del viaje.

En cuanto a las condiciones de la vía, se encontró que en un tramo montañoso la Disponibilidad a Pagar sin tener en cuenta los ahorros en tiempo, en la actual vía por mejores condiciones de seguridad y comodidad (pavimento y geometría) es de US\$1,50, en la vía actual pero de doble calzada sin mejoras en seguridad y comodidad es de US\$1,05 y en una vía de doble calzada con mejoras en las condiciones de seguridad y comodidad es de US\$2,55.

En cuanto al Sector 2, el estudio determinó que la tasa de crecimiento media anual de las transacciones de los peajes para vehículos Livianos va de 4,6% para los años 2011 - 2012 a 2,8% entre los años 2018-2021; esta tasa de crecimiento para los vehículos pesados va de 4.3% para los años 2011 - 2012 a 28% entre los años 2018-2021. Dicho crecimiento se calculó a partir de la suma del número de veces que los vehículos circulan por los peajes.

- **Aumento en el valor de la propiedad de finca raíz.**

De acuerdo con Hoesli, Thion y Watkins (1997), el precio de la propiedad de finca raíz sufre cambios importantes por temas como el vial, ambiental, y otros desarrollos que hacen que el mercado de la finca raíz cambie. La metodología de Precios Hedónicos se ha utilizado para diversos propósitos de análisis en este tema. Derycke y Pierre-Henri (1971) establecen que factores como la accesibilidad, crecimiento urbano y dinámicas económicas, distancia geográfica a los polos de desarrollo y menores costos de transporte, relacionados con proyectos viales, inciden en los precios del suelo en las áreas de influencia. Huang (1994), en su estudio “The Effects of Transportation Infrastructure on Nearby Property Values: A Review of the Literature”, realiza una recopilación de los principales estudios al respecto en la década de los 50 y 60 encontrando que la cercanía a los proyectos de carreteras tienen impacto positivo en el precio de las viviendas. Los estudios de Langley Jr. (1981) y Giuliano (1989), (1995) llegan a conclusiones similares.

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	120 / 165	

Boarnet et al (2000) expresan que la construcción y operación de proyectos viales influyen en los precios de la tierra y en la dinámica urbana y geográfica en las áreas de influencia. En otra investigación del mismo autor - (Boarnet y Otros, 2001)- realizada en el Orange Country, utilizando una función de precios hedónicos, se reporta que la construcción de redes de carreteras afecta positivamente el precio de las casas. Específicamente, en un periodo de 4 años, el precio de venta de las casas se incrementó en un 5% anual aproximadamente, asociado a los beneficios de la red de carreteras. El Asia Development Bank (2007) reporta en su estudio Socioeconomic Effects of Road Improvements realizado en varias provincias de la India que luego de la construcción de la carretera los precios de la tierra en las provincias de Donara, Lava Ghorí, Temmi Khurd, Mahinikhapa, Raheepura, Ichhapur, Peeparhati, aumentaron en promedio en un 141% por unidad de área (acre).


Por su parte, el estudio “The Impact of Transportation Improvements on Housing Values in the Lower Mainland and Fraser Valley” reporta para el año 2008 que cuando los proyectos viales mejoran la accesibilidad y traen consigo reducciones en los tiempos de viaje, los precios de las propiedades en el área de influencia beneficiada aumentan entre un 12% a un 15% respecto a aquellas propiedades que no están afectadas por el proyecto (Campbell D., Tennant M., 2008). En Colombia un estudio previo de valoración de predios en el que se empleó la metodología hedónica, (Goyeneche, 2003) incluye temas como la comunicación vial y su relación directa con el precio de la tierra en una región del Valle del Cauca. Respecto a valoración económica en precios urbanos (Carriazo, 1999) establece que la cercanía a una vía principal tiene efectos positivos sobre el precio de la vivienda.

El análisis hedónico permite ver los bienes diferenciados como compuestos por partes agregadas. Aunque el agregado de la canasta puede no tener un precio único, los atributos como el de la comunicaciones vial, horas de distancia desde centros poblados que la componen sí, o por lo menos tienen una estructura de precios común (Sheppard, 1999). La Función de Precios Hedónicos permite diferenciar todos los atributos que posee un bien, tratar de valorarlos independientemente y estimar cuanto inciden en el precio total del bien. Por esta razón sería posible mirar la demanda para las viviendas, basados no en las unidades construidas como un todo, sino en sus características (Hernandez Hernandez, 2004).

De acuerdo con (Goyeneche, 2003) el precio de la hectárea se ve influenciado por la distancia a vías principales, el precio de las hectáreas en un rango de distancia inferior a 500 metros es de 8% más alto que el precio de la hectárea de predios ubicados a más de 2000 metros de distancia de la vía.

- **Disminución del riesgo de accidente.**

Diferentes Estudios han abordado los beneficios de la construcción de autopistas y en general de infraestructura vial específicamente relacionados con la disminución del riesgo de accidentalidad. Los cambios en el nivel de riesgo producto del mejoramiento de las carreteras conducen a disminuciones de costos en los rubros administrativos, hospitalarios, pérdidas de productividad, perdidas de salario, costos de infraestructura, entre otros. La Organización Mundial de la Salud – OMS estima que el costo económico de la accidentalidad representa el 1.0% del PIB de las económicas de ingreso bajo, el 1.5% del PIB de las económicas de ingreso medio y hasta el 2% de las económicas desarrolladas (OMS, 2004). El estudio “Socio-Economic Benefits of the A92 Motorway in Spain” realizado en el año 2000, reporta que los beneficios económicos de la autopista A92 en España en un horizonte de 30 años ascienden a alrededor de 39 billones de

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	121 / 165	

euros, explicados en su mayor proporción en la reducción de la congestión del tráfico y en la caída en el número de accidentes y muertos (Junta de Andalucía, Conserjería de Obras Públicas y Transportes, Sevilla, 2000).

Cuando se habla de beneficios por reducción de accidentalidad, la literatura internacional acude frecuentemente al concepto de “valor de una vida estadística”. El Valor Estadístico de la Vida (VED) puede entenderse como la disponibilidad de un individuo en términos monetarios por reducir la probabilidad de muerte (Ashenfelter Orley , 2005). Estudios sobre el valor de la vida estadística han sido utilizados por los diseñadores de política en los campos de la salud, el transporte, el mercado laboral, entre otros. Las valoraciones de la vida estadística generalmente se realizan a través de experimentos con preferencias declaradas en las que los individuos están dispuestos a recibir ingreso, por aceptar incrementos moderados en los niveles de riesgo. Adicionalmente, muchos estudios emplean la estimación de funciones hedónicas, utilizando datos reales de los mercados laborales, de salud, entre otros.

Martínez et al (2004), utilizando experimentos económicos del tipo valoración contingente, encontraron que el valor de una vida estadística en España varía entre 1.0 y 2.7 millones de Euros. Por su parte Riera (2004), utilizando distintos estudios a nivel de Europa reporta en 6.3 millones de euros del 2002 el valor de una vida estadística. Es de resaltar que tales estimaciones no tienen por objetivo asignar un valor a la vida⁶. Más bien la metodología del valor de la vida estadística trata de valorar económicamente, pequeños cambios de riesgo a los que se enfrentan los individuos. Blaeij et al (2003) realizaron una recopilación de más de 30 estudios donde se estimaban valores estadísticos de la vida encontrando que estas variaban desde los 200.000 euros hasta los 3.000.000 de euros (del año 1997). Por su parte, en el año 2008, el Department of Transportation (DOT) de los Estados Unidos reporta valores entre los 2.6 hasta los 8.5 millones de dólares (Department of Transportation (DOT), 2009) - (Valores ajustados a precios del 2007). Lo reportes anuales estiman el valor estadístico de la vida en 5.8 millones de dólares y recomienda utilizar esta cifra como medida monetaria de los beneficios por reducción de accidentes fatales. También recomienda la utilización de los llamados “Factores relativos de des-utilidad por lesiones nivel de gravedad”, los cuales se listan a continuación:


Tabla 5-65. Factores relativos de des-utilidad por lesiones nivel de gravedad.

Evento	Fracción del valor estadístico de la vida
MENOR	0.002
MODERADO	0.0155
SERIO	0.0575
SEVERO	0.1875
CRITICO	0.7625
FATAL	10.000

Fuente: Treatment of the Economic Value of a Statistical Life in Departmental Analyses – 2009 Annual Revision

Según Sánchez Ordóñez (2008) y Gouvêa y Tamayo (Gouvêa Campos & Sampedro Tamayo) los riesgos de ocurrencia de accidente disminuyen cuando las condiciones geométricas de la vía mejoran, así mismo lo hacen cuando mejora la amplitud de la vía. Gouvêa y Tamayo (*ibid*) Comparan cifras de accidentalidad en carreteras teniendo en cuenta el ancho de la vía, se encuentran mejoras del 5% al 21% para ensanches que van de 0,3 metros hasta 1,2 metros.


⁶ No hay un precio o valor para la vida.

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	122 / 165	

Como parte de los beneficios indirectos (Romero Hernández, 1999) incluye el costo en término de accidentes, encontrando que el ahorro por este factor es del orden del 2%, utilizando como valores monetarios estándar establecidos por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente de España, que para año 1992 era de 30 millones de pesetas para un accidente mortal y 4 millones de pesetas para un accidente no mortal.

Para Colombia, según (Fondo de Prevención Vial, 2002) y (Salud Colombia, 2005) para el año 2003 un accidente de tránsito generó un costo promedio por evento de \$4.6 millones de pesos, si el evento involucra heridos el costo es de \$20,8 millones de pesos y con muertos es de \$118,5 millones.

Por otra parte, Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT, que ampara los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito, cubre un máximo de 500 veces el salario mínimo legal diario vigente al momento del accidente por la prestación de los servicios quirúrgicos y un máximo de 10 veces el salario mínimo legal diario vigente al momento del accidente por los gastos de transporte y movilización de la víctima (Superintendencia Nacional de Salud, 2002) (Superintendencia Nacional de Salud, 2002).

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	123 / 165	

- **Cambios en la afectación del paisaje**

Existe cierta necesidad al momento de implementar evaluaciones de impactos ambientales en el tema del paisaje con el fin de obtener que tan considerable se encuentra afectando a la población en el área de influencia directa. Según un informe realizado por (Tagliafierro, Longo, & Eetvelde, 2012) llamado “*Landscape economic valuation by integrating landscape ecology into landscape economics*” se manifiesta la implementación de métodos de valoración económica mediante el cálculo de modelos econométricos para obtener la Disponibilidad a Pagar (por sus siglas en inglés WTP Willingness to pay) del confort por el paisaje.

El artículo realiza un modelo Logit Multinomial (valoración contingente) en el cual se resaltan las siguientes variables que describen el modelo:

Tabla 5-66 . Variables que describen el modelo Logit Multinomial

Concepto	Variable	Indicador Visual
Complejidad	NP	Número de parches
	SHEI	Índice de Shannon
Escala Visual	TA	Área total vista
	OL	% Tierra abierta
Naturalidad	NV	% de vegetación
Grado de urbanización	UA	Superficie de área urbana
Perturbación	EB	Presencia de escombros y áreas quemadas
Presencia	LEM	Presencia de arbustos, frutos, etc.
	HERT	Presencia de elementos de patrimonio
Presencia de individuos	STEW	Presencia de campesinos en la zona

Fuente: (Tagliafierro, Longo, & Eetvelde, 2012)

Teniendo en cuenta estas variables se procede a estimar el modelo resultante el cual es el siguiente:


$$\text{logit} = -0.061 * \beta_{NP} + 0.435 * \beta_{SHEI} + 0.005 * \beta_{TA} + 0.018 * \beta_{OL} - 0.006 * \beta_{NV} - 0.016 * \beta_{UA} - 0.079 * \beta_{EB} - 0.201 * \beta_{HERT} - 0.250 * \beta_{LEM} + 0.239 * \beta_{HERT} - 0.315 * \beta_{STEW} + 0.00004 * \text{Ingresos} + 0.272 * \text{movidas} + 1.367 * \text{trabajadores}$$

Adicionalmente se registra el pago tributario (*One – off tax*) por el cual se realiza el cálculo de la DAP:

$$DAP = \frac{\text{logit}}{\text{one – off tax}}$$

Cabe resaltar que el valor de disponibilidad a pagar por mayor confort es para aquellos paisajes completamente ecológicos y naturales precisos para proyectos de infraestructura vial en zonas rurales y aquellos que se realizan en zonas naturales.

5.3.4 Valoración Monetaria de Impactos Relevantes.

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	124 / 165	

En este capítulo se presenta un análisis cuantitativo de cada uno de los impactos ambientales y socioeconómicos del proyecto, mediante los instrumentos de valoración correspondientes. La relación entre los diferentes impactos e instrumentos de valoración fue presentada en la Tabla 5-64. *Costos y beneficios ambientales y socioeconómicos a valorar.* (pág. 113).

En cada uno de los sub numerales siguientes, se encontrará la descripción del cálculo y la información que se utilizó para dicho cálculo. En cada uno de los sub numerales también se encontrarán los resultados de agregación de costos y beneficios ambientales y socioeconómicos que se analizarán en detalle en el siguiente capítulo. La tasa de descuento utilizada para calcular los indicadores de valor presente neto y razón beneficio costo fue del 8,5% anual, siguiendo a (Rodríguez Hernández, 2007).

5.3.4.1 Beneficios por reducción de la exposición a gases contaminantes

Dado que se trata de un cambio en el cual el nivel de hogares expuestos en el paso vial actual se reduce por un paso vial alejado de la concentración urbana, el cambio es evaluado como un beneficio. Para medir los efectos de un cambio en la morbilidad, asociados a cambios ambientales producto de la intervención humana del medio ambiente, se deben tener en cuenta los diferentes medios a través de los cuales una persona puede resultar afectada o beneficiada por los cambios en la incidencia o prevalencia de una enfermedad. En el cálculo de los costos por exposición a gases contaminantes, la enfermedad asociada a los cambios ambientales, producto de la construcción y operación del proyecto para el paso vial, son las Infecciones Respiratorias Agudas (IRA).

Para el cálculo de estos beneficios se usa el enfoque de función de producción de salud. El objetivo es estimar la reducción de los costos de prevención y tratamiento, los costos de oportunidad asociados a la pérdida de ingreso y por último el costo de muerte, durante la fase de operación del paso vial. El cálculo de los costos por exposición a gases contaminantes y material particulado, se realizó mediante el uso de la siguiente expresión:

$$cs_a = he_a * cpp_a + nc_a(cpt_a + ppi_a) + nm_a * vve$$

Dónde:

- cs_a = Costos totales por efectos sobre la salud en el año a .
- he_a = Hogares expuestos a gases contaminantes en el año a .
- cpp_a = Costo promedio de prevención en el año a .
- nc_a = Número de casos de IRA en el año a .
- cpt_a = Costo promedio de tratamiento en el año a .
- ppi_a = Pérdida promedio de ingreso en el año a .
- nm_a = Número de muertes por IRA en el año a .
- vve = Valor de una vida estadística.

Los beneficios por reducción de la exposición a gases contaminantes se calcularon utilizando la siguiente expresión:

$$bs_a = CS_{a,Actual} - CS_{a,Variante}$$

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique

CONCESIONARIA



Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	125 / 165

Dónde:

- $CS_{a,Actual}$ = Proyección de los costos totales por efectos sobre la salud en el año a bajo el escenario Sin Proyecto.
- $CS_{a,Variante}$ = Proyección de los costos totales por efectos sobre la salud en el año a bajo el escenario Con Proyecto.

El número de personas y hogares en El Trique para el año 2013 se presenta en la tabla siguiente. La población expuesta corresponde a todos aquellos hogares que están dentro de un buffer de 250 metros alrededor del paso vial actual y de la variante tal y como se muestra en la siguiente figura.

Ilustración 5-5: Buffer de 250 m alrededor de la variante (naranja).



Fuente: Valoración Económica Ambiental S.A.S. (enero 2013).

El cálculo del número de personas expuestas se realizó con base a las estadísticas de población reportadas por el DANE en el censo del 2005 y teniendo en cuenta que el promedio de personas por hogar en el casco urbano del municipio de El Trique es de 3,6 personas por hogar (DANE, 2005).

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique



CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	126 / 165

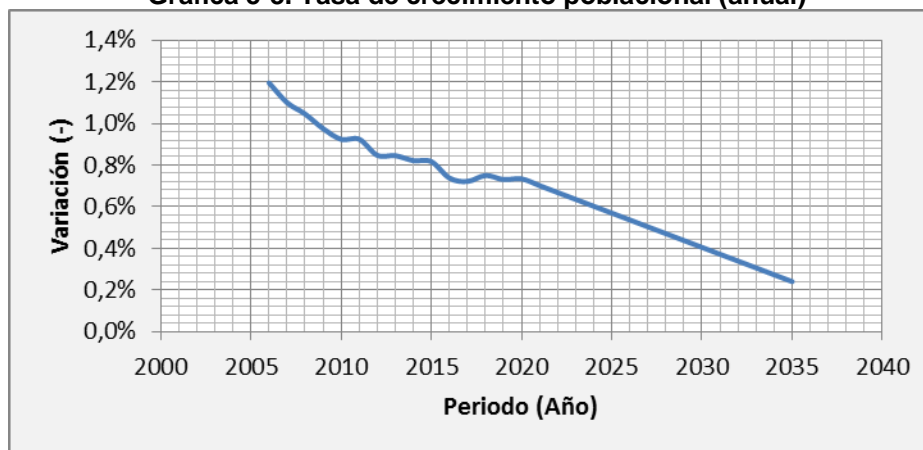
Tabla 5-67. Hogares y personas expuestas (2013)

Alternativa	Personas expuestas	Hogares expuestos
Variante	91	25
Paso Vial Actual	95	26

Fuente: DANE. Cálculos de Valoración Económica Ambiental S.A.S.

Para estimar la reducción en el número de casos anuales por IRA fue necesario tener en cuenta la variación en la población de El Trique y de los hogares que dejan de estar expuestos como resultado de la construcción de la variante, a lo largo del periodo de evaluación (2013-2035). Las tasas de crecimiento utilizadas se calcularon con base en las proyecciones poblacionales del DANE para Puerto Boyacá (Proyecciones de población 2005-2020 total por sexo y grupos de edad, 2005) y se presentan en la siguiente gráfica. Esta tasa de crecimiento fue aplicada al número de personas y hogares que reciben beneficios en su salud por la construcción de la variante.


Gráfica 5-3. Tasa de crecimiento poblacional (anual)



Fuente: (DANE, 2005), (Valoración Económica Ambiental S.A.S., Agosto 2013)

En la estimación de los costos de prevención, tratamiento y pérdida de ingreso se asumió que el total de los hogares expuestos incurre en costos de prevención (los costos de prevención son por hogar). Para el caso de muerte, se supuso que no hay muertes por IRA durante el periodo analizado. De la tabla anterior, se puede ver que la reducción en personas y hogares expuestos como resultado de la variante es del 4,82%. Esto se debe a que la alternativa elegida se encuentra considerablemente cerca al área urbana del corregimiento. Los costos de prevención, tratamiento y pérdida de ingreso disminuyen en la misma medida.

Los datos de costos de prevención y tratamiento son promedios por hogares y por casos, respectivamente. El valor de prevención es el reportado por (Rodríguez, 1999), y el valor de tratamiento es el promedio de los gastos en que incurrieron las personas encuestadas que reportaron haber presentado Enfermedades Respiratorias Agudas en el último año (Valoración Económica Ambiental S.A.S, 2011). En el caso del costo por muerte, el valor es igual al reportado por las aseguradoras. Por último, la pérdida de ingreso corresponde al salario promedio que deja de recibir un enfermo de IRA, durante el tiempo de incapacidad. Tanto el salario promedio como el número de días de incapacidad fueron determinados con base en la información recolectada en la

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	127 / 165	

encuesta urbana (Valoración Económica Ambiental S.A.S, 2011). Dichos costos se resumen en la tabla que se presenta a continuación.

Tabla 5-68. Costos promedio por evento de enfermedad (en pesos del 2013)

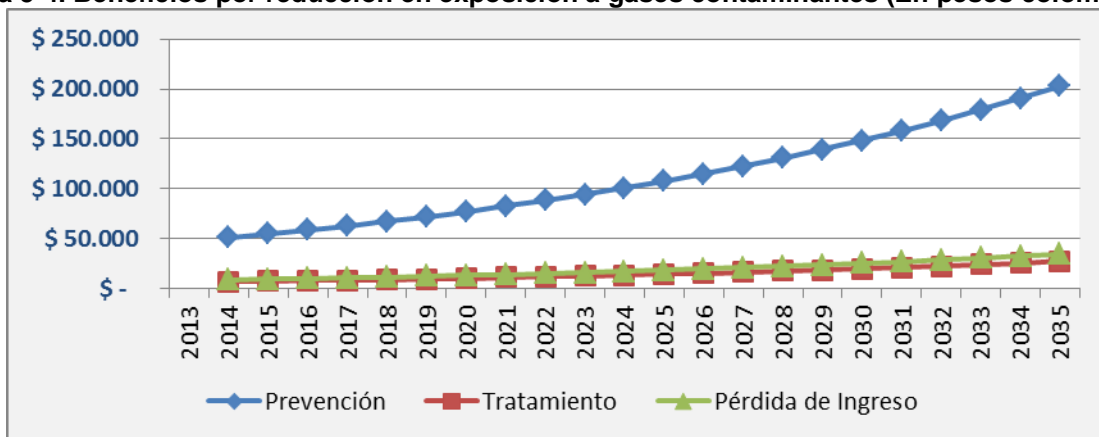
Impacto	Costo
Prevención	\$ 37.427,9
Tratamiento	\$ 65.595,6
Pérdida de Ingreso	\$ 83.906
Muerte	\$ 135.972.289

Fuente: (Rodríguez, 1999); (Valoración Económica Ambiental S.A.S., Agosto 2013) ; FASECOLDA

Al estimar los casos nuevos anuales de enfermos, se usó la tasa morbilidad estimada por Rodríguez (1999), ante cambios en la exposición a gases contaminantes, como es el caso del dióxido de azufre. El valor estimado por este autor es de una disminución en la morbilidad por IRA de 0,002361 ante una disminución de una unidad en la concentración de dióxido de azufre. Por último, con base en las mediciones de la calidad del aire en El Trique, tenemos que la concentración de dióxido de azufre actual en el centro poblado es de 18,00 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (Ver capítulo 3 - Características área de influencia). Nuevamente, para mantener un cálculo conservador, suponemos que la reducción en la concentración de dióxido de azufre en el centro poblado como resultado de la variante será del 50%.

De acuerdo con la información anterior, los beneficios por reducción en exposición a gases contaminantes en valor presente neto es de \$ 1.166.373 pesos colombianos a 2013. A continuación se muestra su comportamiento a lo largo del tiempo considerando los costos por prevención, tratamiento y pérdida de ingreso:

Gráfica 5-4. Beneficios por reducción en exposición a gases contaminantes (En pesos colombianos)



(Valoración Económica Ambiental S.A.S., 2013)

5.3.4.2 Beneficios por la reducción de las molestias causadas por ruido durante la operación

Las grandes obras de infraestructura vial frecuentemente traen asociados beneficios, los cuales son transferidos a las comunidades mediante la modificación de flujo de bienes y servicios que no tienen mercado como el caso de las molestias causadas por el ruido. Ahora bien, usando las metodologías de valoración económica ambiental es posible incluir la cuantificación monetaria de las molestias causadas a las viviendas en el área de influencia del proyecto por eventos de ruido.

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique

CONCESIONARIA



Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	128 / 165

Para la cuantificación de este impacto será empleada la transferencia de beneficios basada en el estudio “Valoración de las Pérdidas de Bienestar Causadas por el Ruido en la Población Usando Métodos de Valoración Contingente” (Hernández & Carrillo, 2003). En dicho estudio se aplica la mencionada metodología a una muestra de hogares en una población de aproximadamente 50.000 habitantes en Murcia –España, a fin de evaluar su disponibilidad a pagar por reducción de ruido asociado al tráfico a la mitad. El estudio encuentra una DAP de 13,69 Euros/habitante para el año 2002. Aplicando la metodología de transferencia de beneficios e incorporando el poder de paridad de compra, se obtiene una DAP por habitante de \$7.357 pesos/habitante para el año 2013.

La expresión matemática del costo por las molestias caudas por ruido durante la operación está dada por:

$$cmr_a = np_a * DAPR_a$$

Dónde:

- cmr_a = Costos de molestia por ruido en el año a .
- np_a = Número de personas expuestas en el año a .
- $DAPR_a$ = Disponibilidad a pagar (por habitante) por reducción en las emisiones sonoras en el año a .

Nuevamente, los beneficios por reducción de la exposición a ruido se calculan como:

$$br_a = cmr_{a,Actual} - cmr_{a,Variante}$$

Dónde:

- $cmr_{a,Actual}$ = Proyección de los costos totales por efectos de ruido en el año a bajo el escenario “Sin Proyecto”.
- $cmr_{a,Variante}$ = Proyección de los costos totales por efectos de ruido en el año a bajo el escenario “Con Proyecto”.

De acuerdo con la información anterior, los beneficios por molestias causadas por ruido durante en valor presente neto es igual a \$ 460.120. A continuación se muestra su comportamiento en el tiempo:

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique

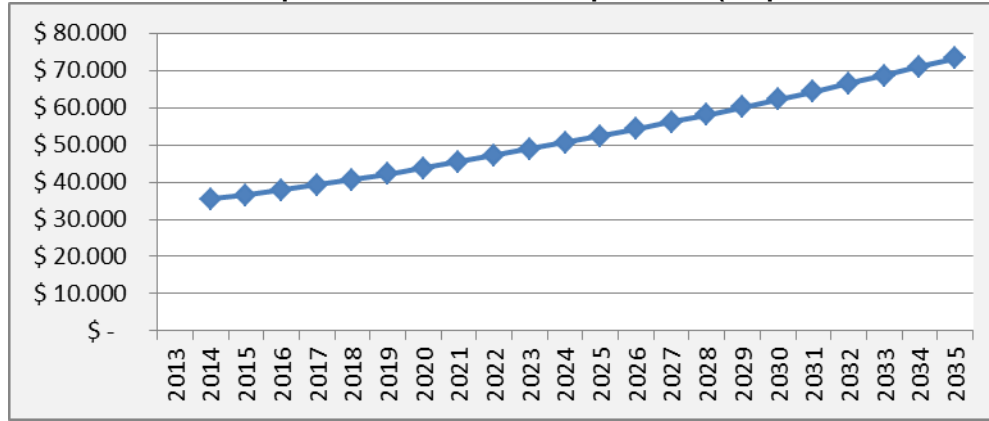
CONCESIONARIA



Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	129 / 165

Gráfica 5-5. Beneficios por molestias causadas por ruido (En pesos colombianos)



(Valoración Económica Ambiental S.A.S., 2013)

5.3.4.3 Beneficios económicos por la reducción de los costos de viaje.

Se trata de un cálculo que involucra la reducción de costos de operación por kilómetro que se derivan del aumento de la velocidad promedio y mejora de las condiciones generales de la vía, por ende el menor tiempo en la variante y el menor costo de transporte de carga y pasajeros.

La forma de cálculo usada para los beneficios por cambios en los costos de operación por kilómetro fue:

$$btc_a = \sum_{c=1}^{c=C} [\Delta K_{a,c} * k * v_{c,a}] - \sum_{c=1}^{c=C} [(K_{a,c} - \Delta K_{a,c}) * (k_0 - k) * v_{c,a}]$$

Donde:

- btc_a = Beneficios por la reducción de costos por kilómetro en el transporte de carga en el año a .
- $\Delta K_{a,c}$ = Variación en los costos de transporte por Km de la categoría c en el año a .
- $K_{a,c}$ = Costos originales de transporte por Km de la categoría c en el año a .
- k_0 = Número de Km del tramo sin proyecto.
- k = Número de Km del tramo con proyecto.
- $v_{c,a}$ = Número de viajes de la categoría c en el tramo para el año a .

La ecuación anterior toma en cuenta los viajes anuales por categoría, las variaciones de costos por kilómetro producto del aumento de la velocidad promedio. En la tabla siguiente, se presentan los viajes por categoría en el centro poblado, según el tráfico registrado en el peaje Zambito en el 2010.

Tabla 5-69. Viajes anuales por categoría de vehículo, para el año 2010.

Categoría	No de viajes
-----------	--------------

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique

CONCESIONARIA



Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	130 / 165

I	306359
II	299142
III	80336
IV	97170
V	238917

Fuente: Concesión Ruta del Sol – Sector Dos.

En la siguiente tabla se presenta el cálculo de las variaciones de los costos por kilómetro como resultado de la construcción de la variante:

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique



Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2


CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	131 / 165

Tabla 5-70. Costos de transporte de carga por kilómetro y variaciones por la operación del proyecto.

Concepto	Categoría Vehículo					Cambios Porcentuales por Categoría					Cambios por Categoría				
	I	II	III	IV	V	Beneficios					Beneficios				
	Automóvil, campero y camioneta	Buses, busetas, microbuses con eje trasero de doble llanta y camiones de dos ejes	Camiones de tres y cuatro ejes	Camiones de cinco ejes	Camiones de seis ejes	% $\Delta k_{c=1}$	% $\Delta k_{c=2}$	% $\Delta k_{c=3}$	% $\Delta k_{c=4}$	% $\Delta k_{c=5}$	$\Delta k_{c=1}$	$\Delta k_{c=2}$	$\Delta k_{c=3}$	$\Delta k_{c=4}$	$\Delta k_{c=5}$
Costos Variables (por KM)															
Consumo promedio de combustible			603,87	521,52	935,96			21%	21%	21%			126,81	109,52	196,55
Consumo de llantas			188,35	306,19	511,40			21%	21%	21%			39,55	64,30	107,39
Consumo de lubricantes			46,72	72,18	87,75			21%	21%	21%			9,81	15,16	18,43
Consumo de filtros			12,91	29,76	47,92			21%	21%	21%			2,71	,25	10,06
Mantenimiento			271,13	446,67	519,07			21%	21%	21%			56,94	93,80	109,00
Lavado y engrase			32,95	42,25	51,78			21%	21%	21%			6,92	8,87	10,87
Imprevistos			41,41	67,28	91,35			21%	21%	21%			8,70	14,13	19,18
Costo variable promedio			1.197,33	1.485,83	2.245,22								251,44	312,03	471,50
Costos Fijos (Mes)															
Seguros			991.029,92	2.152.536,35	2.206.511,59			0%	0%	0%					
Salarios y Prestaciones básicas			1.479.548,81	1.479.548,81	1.479.548,81			21%	21%	21%			310.705,25	310.705,25	310.705,25
Parqueadero			115.879,35	138.666,60	169.775,82			0%	0%	0%					
Impuestos de rodamiento			14.437,64	25.698,94	43.885,87			0%	0%	0%					
Recuperación de Capital			1.160.495,40	3.044.446,13	3.381.994,99			0%	0%	0%					
Costo Total Fijo			3.761.391,11	6.840.896,83	7.281.717,07								310.705	310.705	310.705
Costo Total (por Km conducido por Mes)	891,47	2.800,42	1.589,14	2.198,43	3.003,73	26%	16%				232	448	283,80	344,39	503,86

1. Valores en pesos a precios del 2013

Fuente: (Ministerio de Transporte, 2008), Cálculos del autor.

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	132 / 165	

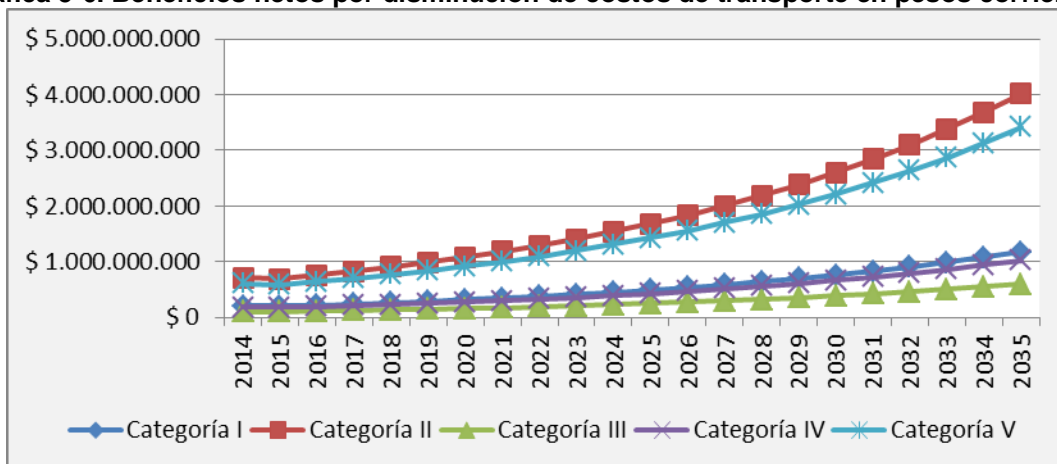
En la tabla anterior se muestra los costos variables y fijos de transporte de carga por kilómetro. Adicionalmente, en la tabla se presentan las variaciones para las categorías 3, 4 y 5 de peaje ($\Delta K_{a,c=3}, \Delta K_{a,c=4}, \Delta K_{a,c=5}$) en los rubros de consumo de combustible, consumo de llantas, consumo de lubricantes, de filtros, de mantenimiento, engrase e imprevistos. Estas variaciones, como se explicó anteriormente, son ocasionadas por motivos de mejora en los promedios de velocidad, circulación por carril en único sentido y de las mejores condiciones generales de la vía. La variación de costos para las categorías de carga, tal como se puede apreciar en la tabla anterior son fijos para todas las categorías y provienen del estudio para la ruta del sol realizado por (Steer Davies Gleave, 2009, Julio).

Para las categorías uno y dos no se identificó una fuente confiable con la información de costos de transporte por kilómetro desagregados por los rubros mostrados en la tabla anterior, en consecuencia se aplicó una variación porcentual de 26% para categoría uno sobre el costos total por kilómetro y del 16% para la categoría dos, de acuerdo con Steer Davies Gleave (2009), obteniendo variaciones por kilómetro de \$ 231,78 y \$ 448,07 pesos de 2012, respectivamente.


Adicionalmente, en la tabla anterior se presenta una variación al rubro de salarios y prestaciones básicas que proviene de un cálculo que divide el monto del rubro total por el número de kilómetros conducidos al mes (8 Horas de conducción diaria * 60 km/h en promedio de velocidad * 20 días al mes).

Las proyecciones de los ahorros en costos de transporte por kilómetro se realizaron usando el índice de precios al productor para el sector de transporte en Colombia. Los beneficios netos por disminución de los costos de transporte se calcularon incorporando el aumento en los costos por el aumento en la longitud del paso vial. Los beneficios netos anuales se presentan en la siguiente gráfica; la tendencia creciente corresponde al comportamiento de las proyecciones de precios utilizando el pronóstico del IPP de transporte del Banco de la República.

Gráfica 5-6. Beneficios netos por disminución de costos de transporte en pesos corrientes.



Fuente: (Valoración Económica Ambiental S.A.S., enero 2013)

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	133 / 165	

El valor presente de los beneficios por ahorros de costos en transporte asciende a 35.412,5 millones de pesos colombianos de 2013.

Adicionalmente, se tiene el beneficio de los conductores en cuanto al mayor confort de la vía y a la sensación de más seguridad por tránsito en calzadas de sentido único. Estos beneficios han sido también ampliamente estudiados en otros proyectos. Se trata de una medida que surge del análisis directo mediante estudios de Valoración Contingente, Costos de Viaje Contingente o Análisis *Conjoint*. En el presente análisis no se adelantó un estudio particular para el proyecto. La medida de beneficio o Disponibilidad a Pagar (DAP) de un conductor típico de cada categoría se estimó con información primaria recopilada en el tramo dos de la Ruta del Sol. La forma de cálculo usada para los beneficios por cambios en la DAP fue:

$$bdap_a = \sum_{c=1}^c DAP_{a,c} * v_{a,c}$$

Donde:

- $bdap_a$ = Beneficios por disponibilidad a pagar en el año a .
- $DAP_{a,c}$ = Disponibilidad a pagar por mayor confort y sensación de más seguridad en un paso vial en el año a y en un vehículo de la categoría c .
- $v_{a,c}$ = Número de viajes de la categoría c en el año a .


Para el cálculo de los beneficios, se utilizaron datos del estudio “Determinación de las Disponibilidades a Pagar por Mejoras en la Vía Existente, Construcción de la Segunda Calzada y Variantes en los Pasos Urbanos de la Ruta del Sol Sector Dos (Puerto Salgar – San Roque)” (Valoración Económica Ambiental S.A.S., 2011a). Siguiendo la recomendación del panel NOAA, se utilizó el 50% de la medida estimada del DAP. En la siguiente tabla se presentan los valores estimados (100%) por la disponibilidad a pagar por la construcción de variantes que rodeen todos los pasos urbanos en la Ruta del Sol Sector II. Los valores utilizados en el cálculo son el 50% de los valores promedio de la tabla, dividido por el número de pasos urbanos de la Ruta del Sol Sector II⁷.

Tabla 5-71: Disponibilidad a pagar por categoría y tamaño de los viajes, para mayor confort y seguridad en los pasos viales por los centros urbanos.

Categoría vehicular	Promedio	Cortos	Medianos	Largos
<i>I</i>	\$ 7.086	\$ 3.187	\$ 5.609	\$ 9.939
<i>II a</i>	\$ 6.716	\$ 4.238	\$ 4.994	\$ 10.867
<i>II b</i>	\$ 8.889	\$ 3.608	\$ 4.180	\$ 11.705
<i>III</i>	\$ 34.459	\$ -	\$ 8.281	\$ 36.641
<i>IV</i>	\$ 30.719	\$ -	\$ 17.173	\$ 32.726
<i>v</i>	\$ 42.624	\$ -	\$ 25.557	\$ 44.618
Promedio	\$ 17.133	\$ 4.666	\$ 7.385	\$ 23.858

Fuente: Valoración Económica Ambiental S.A.S. (2011a).

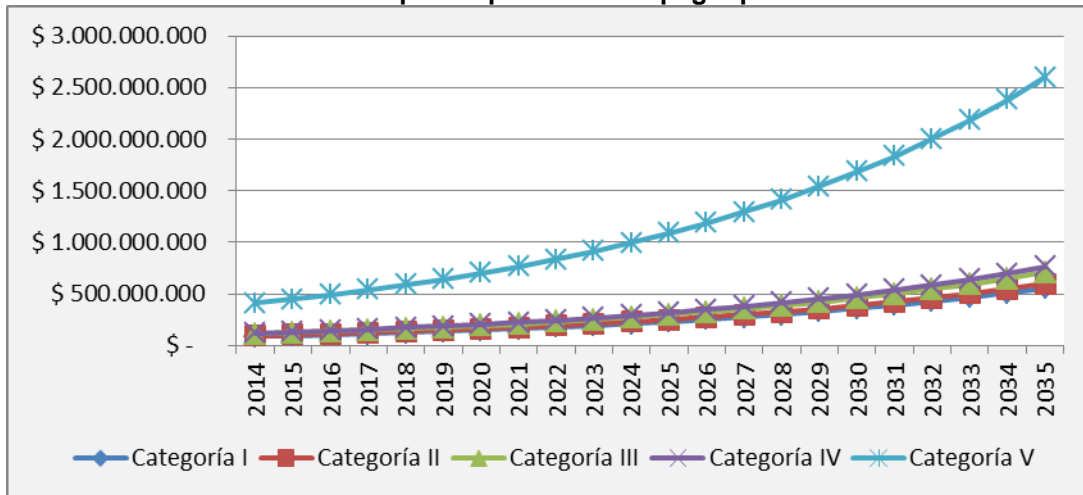
⁷ Se utiliza un valor de 16 pasos urbanos con base en las variantes a licenciar (Ambiotec, 2012).

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	134 / 165	

Los datos de viajes por tramo por categoría utilizados para el cálculo de los beneficios son estimaciones a partir de datos de facturación de los peajes de la Ruta del Sol entre junio 2009 y junio 2010.

Los beneficios por DAP por mayor confort y sensación de seguridad en la vía se presentan en la siguiente gráfica. Estos llegan a 2.599 millones de pesos en el año 2035 para el caso de la categoría V:

Gráfica 5-7. Beneficios por disponibilidad a pagar por confort en la vía.



Fuente: Concesión Ruta del Sol – Sector Dos, Cálculos del autor.

El valor presente neto de los beneficios por DAP de confort, mostrados en la anterior gráfica, asciende a 17.973,9 millones de pesos colombianos de 2013.

5.3.4.4 Beneficios económicos por el aumento en el valor de la propiedad de finca raíz.

a. Cambios en el valor de la tierra.

La forma de cálculo usada para los beneficios por cambios en el valor de la propiedad de finca raíz, incluyen cambios en el valor de la tierra agrícola o pecuaria y en el valor de las viviendas de los cascos urbanos ubicados sobre el corredor vial. Para el caso del precio de la tierra se usó la siguiente ecuación de cálculo:

$$bvt = \sum_{rd=1}^{rd=RD} mrgt_{rd} * vt_{rd} * ut_{m,rd}$$

Donde:

- bvt = Beneficios por cambio en el valor total de la tierra.
- $mrgt_{rd}$ = Cambio marginal del valor de cada unidad de tierra a un rango de distancia rd de la vía.

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique



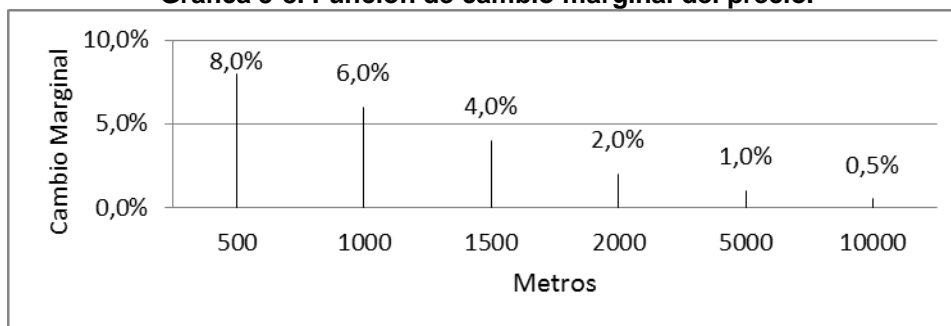
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	135 / 165

vt_{rd} = Valor de cada unidad de tierra a un rango de distancia rd de la vía.

ut_{rd} = Unidades de tierra a un rango de distancia rd de la vía.

Se estimaron los buffer de la variante con rangos de 30, 50, 500, 1.000, 1.500, 2.000, 5.000 y 10.000 metros de distancia. Según Goyeneche (2003), el precio de la hectárea se ve influenciado por la distancia a vías principales. Ahora bien el mayor valor por hectárea decrece a medida que aumenta la distancia en relación a la vía. Los cambios marginales usados para el cálculo corresponden a los valores sobre la función de cambio marginal presentada en la siguiente gráfica.

Gráfica 5-8. Función de cambio marginal del precio.



Fuente: Valoración Económica Ambiental S.A.S.

Adicionalmente se usó un valor promedio por hectárea de 8,2 millones de pesos. Lo anterior siguiendo el trabajo de (Caballero Quintero, 2006), sobre valorización de la tierra agrícola en Colombia. Cabe notar que este valor se actualizó a tiempo presente por medio de la variación anual del IPC obteniendo así el precio promedio por hectárea de 10,67 millones de pesos. En la siguiente tabla se presentan las hectáreas en cada rango de distancia junto con los beneficios asociados por el incremento en el valor de la tierra.

Tabla 5-72. Variación del precio de la tierra por hectárea de acuerdo a la inflación

Año	Valor promedio / Ha	Inflación
2006	\$ 8.200.000	
2007	\$ 8.666.580	5,7%
2008	\$ 9.099.909	5,0%
2009	\$ 9.482.105	4,2%
2010	\$ 9.776.050	3,1%
2011	\$ 10.108.436	3,4%
2012	\$ 10.355.082	2,4%
2013	\$ 10.665.734	3,0%

Fuente: (Valoración Económica Ambiental S.A.S., 2013)

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO		(HOJA / HOJAS)
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción		136 / 165

Tabla 5-73. Número de hectáreas en cada rango de distancia en cada municipio.

Rango (m)	Área (Ha)	Beneficios
500	5,0	\$ 4.266.294
1000	5,0	\$ 3.199.720
1500	5,0	\$ 2.133.147
2000	5,0	\$ 1.066.573
5000	30,0	\$ 3.199.720
10000	50,0	\$ 2.666.434
Total	100	\$ 16.531.888

Fuente: (Valoración Económica Ambiental S.A.S., enero 2013)

Los resultados del análisis de aumento de precio de la tierra arrojan que los beneficios serán de 16,53 millones de pesos colombianos de 2013.

b. Cambios en el valor de la vivienda.

En el caso del beneficio por aumento del valor de la propiedad de finca raíz, se tiene la siguiente ecuación:

$$bvv = mrgv * vv * nv$$

Donde:

- bvv* = Beneficios por cambio en el valor total de las viviendas.
- mrgv* = Cambio marginal del valor de cada vivienda en el centro poblado.
- vv* = Valor de cada vivienda en el centro poblado.
- nv* = Número de viviendas en el centro poblado.

Teniendo en cuenta que en el centro poblado de El Trique hay un promedio 3,6 de personas por hogar (DANE, 2005), obtenemos un estimado de 26 viviendas en el centro poblado.

Los valores de aumento marginal de estudios de precios hedónicos en viviendas sugieren que los aumentos por proximidad a proyectos de ingeniería, de transporte o ambientales (parques y demás) van desde un 3% hasta un 18% (Hernández, 2004; Carriazo, 1999; Losada, Neira & Jiménez (S.A.)). Para el caso del presente análisis preliminar se usó el aumento mínimo 3%. Este aumento arrojará la valoración de beneficios en su límite inferior. Para el valor promedio de la vivienda se utilizó la cifra de 50 millones de pesos, que corresponde a un valor promedio de la vivienda (Clavijo & Muñoz, 2004).

Los resultados del análisis de beneficios por aumento del precio de la propiedad de finca raíz urbana estiman un beneficio que asciende a 36,64 millones de pesos, ver la siguiente tabla.

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	137 / 165	

Tabla 5-74. Beneficios por aumento del precio de la vivienda.

Viviendas Estimadas	Valor estimado por Vivienda	Aumento en el valor	Beneficios
26	\$ 50.000.000	3%	\$ 39.648.052

Fuente: Valoración Económica Ambiental S.A.S.

5.3.4.5 Beneficios económicos por la disminución del riesgo de accidente.

Como consecuencia de la doble calzada habrá una disminución en los riesgos de accidentes, los beneficios económicos por esta disminución se calcularon como reducción los costos de dichos accidentes, reducción en la atención en la vía, reducción en la atención de heridos en el sistema de salud, reducción por la pérdida de vidas y reducción por la pérdida de vehículos y carga. Para el cálculo del beneficio por la reducción del riesgo de accidentes, se utilizó la siguiente ecuación:

$$bra = (\Delta na * vaa) + (\Delta vf * vve) + (\Delta ne * vae)$$

Donde:

- bra* = Beneficios anuales por la reducción de accidentes.
- Δna* = Reducción en el número anual de accidentes en el tramo.
- vaa* = Valor de atención de cada accidente en el tramo.
- Δvf* = Reducción en el número anual de víctimas fatales en el tramo.
- vve* = Valor de una vida estadística.
- Δne* = Reducción en el número anual de heridos en el tramo.
- vae* = Valor de atención de un herido.


Las cifras de número de accidentes, víctimas fatales, heridos y vehículos perdidos en la zona de estudio, se construyeron a partir de las cifras registradas en el estudio de "Accidentalidad Vial en Colombia-2006", realizado por el fondo de prevención vial. En este documento las estadísticas utilizadas fueron aquellas que presentan el número de eventos por cada 100.000 habitantes. Así, teniendo en cuenta la población afectada en el centro poblado, fue posible construir la tabla que se presenta a continuación, con el número de eventos estimado para el centro poblado.

Tabla 5-75. Datos de accidentalidad, muertes y heridos.

Evento	Por cada 100.000 habitantes	El trique
Accidentes	435,5	0,41
Víctimas fatales	12,8	0,01
Heridos	81,3	0,08

Fuente: (DANE, 2005), cálculos (Valoración Económica Ambiental S.A.S, 2011)

Como puede apreciarse en la tabla anterior, por cada 10.000 vehículos en la vía se presentan entre 0 y 1 accidentes. La disminución en el número de accidentes fue

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	138 / 165	

estimado con base en la tasa de presentada en la revisión de la literatura (según la cual el número de accidentes al año se reduce en un 16,5% por la construcción de variantes). Ahora bien los valores de daño utilizados para el cálculo se muestran en la siguiente tabla, esto valores corresponden a valores de pago promedio de las aseguradoras por cada tipo de evento.

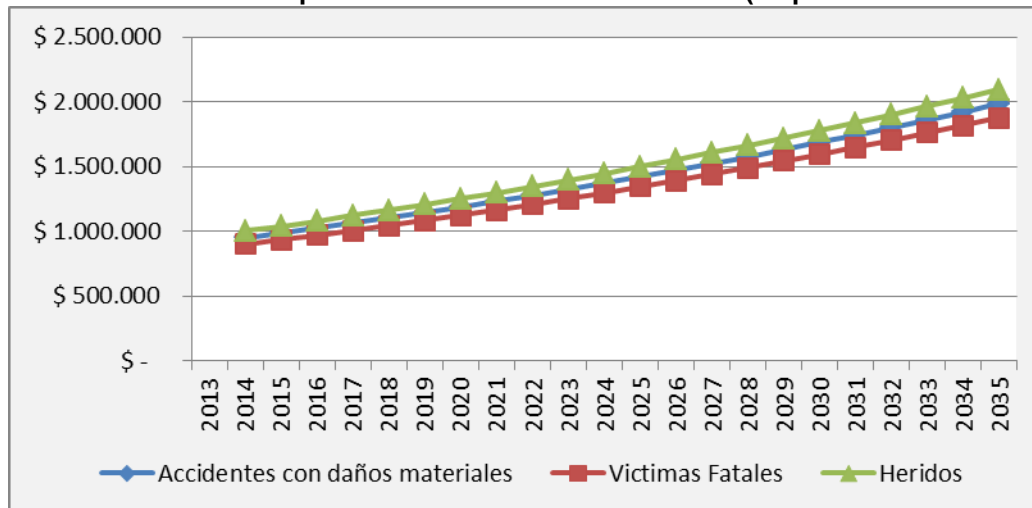
Tabla 5-76. Costos promedio de evento de accidente.

Costos Anuales	2003	2013
Accidente Con daños materiales	\$ 4.600.000	\$ 6.839.555
Accidente Con muertos	\$ 118.500.000	\$ 176.192.878
Accidente Con heridos	\$ 20.800.000	\$ 30.926.682

Fuente: FASECOLDA.

Los resultados del análisis de beneficios por la reducción de la accidentalidad, arrojan un valor presente neto de 37,4 millones de pesos colombianos de 2013, para el periodo de análisis del 2013 al 2035. Los beneficios anuales se presentan en la siguiente gráfica. Nótese que los beneficios tienen lugar a partir de la finalización del proyecto en el 2014.

Gráfica 5-9. Beneficios por reducción en la accidentalidad (en pesos colombianos).




Fuente: (Valoración Económica Ambiental S.A.S., enero 2013)

5.3.4.6 Beneficios por el salario diferencial en la generación de empleos en la zona

El proyecto generará empleo durante su fase de construcción. Estos nuevos empleos serán remunerados a una tarifa más alta que el salario de oportunidad de la zona, que para efectos de este estudio se ha asumido como el salario mínimo legal vigente. La diferencia entre el salario mínimo y el salario del proyecto, es el beneficio económico social que se contabilizará en este sub numeral.

La forma de cálculo usada para los beneficios por el salario diferencial en la generación de empleo del proyecto, contempla el salario de oportunidad y el número de empleos

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO		(HOJA / HOJAS)
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción		139 / 165

generados durante la construcción del proyecto. Para el caso del beneficio por la generación de empleo se usó la siguiente relación matemática:

$$bsd_a = n_a(sp - so)$$

Donde:

- bsd_a = Beneficios por la generación de empleo en el año a .
 sp = Salario del proyecto.
 so = Salario de oportunidad.
 n_a = Número de empleos generados por el proyecto en el año a .

El valor del salario del proyecto utilizado para el cálculo fue de \$728.140 pesos para el año 2013. El salario incremental se obtuvo de la diferencia entre el salario del proyecto y el SMMLV del año 2013. La siguiente tabla presenta los beneficios del diferencial salarial de la variante.

Tabla 5-77. Beneficios por la generación de empleo

Beneficios generación de empleo	
Trabajadores	40
SMLV 2013	589.500
Salario RS 2013	728.140
Meses	9
Valor Nómina	\$ 262.130.400
Valor Salario de Oportunidad	\$ 212.220.000
Beneficios Diferencial Salarial	\$ 49.910.400

Fuente: (Ambiotec Ltda., 2013). Cálculos de Valoración Económica Ambiental S.A.S.

El valor presente neto de los beneficios por el diferencial salarial asciende a 49,91 millones de pesos colombianos de 2013.

5.3.4.7 Beneficios por efectos fiscales: Impuestos.

De acuerdo a la metodología del MAVDT los valores de regalías, impuestos, etc. que el gobierno local o nacional perciba durante la construcción u operación del proyecto, se constituyen en beneficios que deben ser cuantificados. En esta sección se analiza el valor de los impuestos durante la etapa de construcción del proyecto.

Los impuestos pagados por el proyecto se componen de los aportes para el CREE (Impuesto sobre la renta para la equidad) y el Impuesto al Valor Agregado (IVA). El primero de estos, corresponde al pago del 8% de sobre las utilidades para empleados con un sueldo por debajo de 10 SMMLV. El IVA por su parte corresponde al pago del 16% del valor total básico del proyecto.

La siguiente tabla presenta los resultados de los impuestos pagados durante la construcción del proyecto. El IVA se calcula sobre el valor del costo de construcción

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	140 / 165	

(Valor Total Básico), presentado en el informe del plan de inversión del 1%. Mientras que el CREE se calculó sobre el 8% de la utilidad del proyecto.

Tabla 5-78. Impuestos pagados por el proyecto.

Impuestos	
Valor Total Básico	\$ 9.040.693.716
Porcentaje Utilidad	10%
Utilidad	\$ 904.069.372
Aportes Parafiscales	\$ 72.325.550
IVA	\$ 1.446.510.995
Total Impuestos	\$ 1.518.836.544

Fuente: (Ambiotec Ltda., 2013). Cálculos de Valoración Económica Ambiental S.A.S.

De acuerdo a lo anterior, el valor de los beneficios por efectos fiscales asciende a 1.518,83 millones de pesos colombianos del 2013.

5.3.4.8 Plan del 1%

De conformidad con lo establecido en el artículo 43 de la Ley 99 de 1993, “todo proyecto que involucre en su ejecución el uso del agua, tomada directamente de fuentes naturales, bien sea para consumo humano, recreación, riego o cualquier otra actividad industrial o agropecuaria, deberá destinar no menos de un 1% del total de la inversión para la recuperación, preservación y vigilancia de la cuenca hidrográficas que alimenta la respectiva fuente hídrica. El propietario del proyecto deberá invertir este 1% en las obras y acciones de recuperación, preservación y conservación de la cuenca que se determinen en la licencia ambiental del proyecto”⁸.

En la tabla que se presenta a continuación se encuentran consignados los beneficios del proyecto asociados al Plan de Inversión del 1%.

Tabla 5-79: Beneficios según programas del plan de inversión del 1%.

Construcción de la variante	Costo en pesos
Variante El trique	9.040.693.716
Total para inversión (1%)	90.406.937

Fuente: (Ambiotec Ltda., 2013)

De acuerdo con la tabla anterior, los beneficios del proyecto por el Plan de Inversión del 1%, ascienden a 90,40 millones de pesos a precios del 2013.

⁸ Parágrafo del artículo 43 de la Ley de 1993

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique



CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	141 / 165

Beneficios por el valor de las medidas de prevención, corrección, mitigación y compensación

A continuación, se calcula el valor monetario de las estrategias de manejo ambiental necesarias para prevenir, mitigar, corregir y compensar los impactos generados por el proyecto durante las etapas de construcción y operación. Estos valores proceden del Plan de Manejo Ambiental (Ver Capítulo 7 de la Evaluación de Impacto Ambiental). La siguiente tabla, presenta el valor de cada una de las estrategias de manejo ambiental, junto con su valor.

Tabla 5-80. Valor de medidas de prevención, corrección, mitigación y compensación

PROGRAMAS	FICHA	COSTOS
PROGRAMA DE DESARROLLO Y APLICACIÓN DE LA GESTIÓN AMBIENTAL	GA-00 Programa de gestión socio-ambiental	\$ 293.409.000*
GESTIÓN AMBIENTAL		
MANEJO DEL SUELO (ABIÓTICO)	GA-01 Manejo y disposición de materiales sobrantes de excavación	P.O**
	GA-02 Manejo de taludes	P.O**
	GA-03 manejo de materiales y equipos de construcción	P.O**
	GA-04 manejo de residuos sólidos domésticos, industriales y peligrosos	\$ 144.000
	GA-05 Manejo morfológico y paisajístico	P.O**
Subtotal		\$ 144.000
MANEJO DEL RECURSO HÍDRICO (ABIÓTICO)	GA-06 Manejo de residuos líquidos	\$ 10.800.000
	GA-07 Manejo de cruces de cuerpos de agua	P.O**
	GA-08 Manejo de la captación	P.O**
	GA-09 Manejo de escorrentía	P.O**
Subtotal		\$ 10.800.000
MANEJO DEL RECURSO AIRE (ABIÓTICO)	GA-10 Manejo y control de fuentes de emisiones y ruido	P.O**
Subtotal		P.O**
MANEJO DEL SUELO (BIÓTICO)	GA-11 Manejo de remoción de cobertura vegetal, y descapote	P.O**
	GA-12 Ahuyentamiento de fauna silvestre	\$ 32.400.000
	GA-13 Manejo del aprovechamiento forestal	\$ 65.240.000
Subtotal		\$ 97.640.000
PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN DE HABITATS (BIÓTICO)	GA-14 Protección y conservación de hábitats	P.O**
REVEGETALIZACIÓN Y PAISAJISMO (BIÓTICO)	GA-15 Revegetalización, reforestación y adecuación por afectación paisajística	\$ 66.593.407
COMPENSACIÓN (BIÓTICO)	GA-16 Manejo de la compensación de coberturas por aprovechamiento forestal	\$ 111.084.255
	GA-17 Pasos de fauna y señalización	\$ 969.250
	Conservación de especies vegetales vulnerables	P.O**
Subtotal		\$ 178.646.912
GESTIÓN SOCIO-ECONÓMICA		
GESTIÓN SOCIAL	GS-18 Educación y capacitación ambiental al personal vinculado al proyecto	\$ 15.000.000
	GS-19 Información y participación comunitaria	\$ 21.500.000
	GS-20 Adquisición predial y traslado de población	P.O**
	GS-21 Apoyo a la capacidad de gestión institucional	P.O**
	GS-22 Capacitación y educación ambiental a la comunidad aledaña al proyecto	\$ 13.000.000
	GS-23 Contratación de mano de obra local	P.O**
	GS-24 Accesibilidad y seguridad de la población del área de influencia del proyecto	\$ 18.000.000
	GS-25 Apoyo al comercio local	\$ 20.000.000
	GS-26 Fomento a la seguridad vial	\$ 15.000.000

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique				
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	142 / 165

PROGRAMAS	FICHA		COSTOS
	GS-27	Restablecimiento de infraestructura	\$ 400.000
	GS-28	Manejo de redes de servicios públicos	\$ 40.000.000
Subtotal			\$ 142.900.000
TOTAL			\$ 723.539.912

*Los costos del personal aquí incluidos corresponden a la gestión socio-ambiental de la construcción de la variante El Trique.

**P.O: Costos incluidos en el Presupuesto de Obra

Fuente: (Ambiotec Ltda., 2013)

5.3.4.9 Beneficios por transferencias locales: uso de recursos naturales durante la construcción y operación del proyecto.

Siguiendo la Metodología General para la Presentación de Estudios Ambientales del MAVDT, el valor de las transferencias locales que se perciben durante la construcción u operación del proyecto, constituyen beneficios que deben incorporarse dentro del análisis económico. Por tal motivo, esta sección estudia el valor de las transferencias locales por el uso de agua y el aprovechamiento forestal durante la etapa de construcción del proyecto.

c. Beneficios por Transferencias locales en el Aprovechamiento forestal.

Como medida de beneficios asociada al aprovechamiento forestal se usará el recaudo por concepto de la tasa de aprovechamiento forestal. Los volúmenes estimados de aprovechamiento forestal se presentan a continuación.

Tabla 5-81. Volumen de aprovechamiento forestal por tramos.

	Volumen total	Volumen comercial
Aprovechamiento forestal	658,06 m ³	274,28 m ³

Fuente: (Ambiotec Ltda., 2013)

Se utilizó un valor promedio de tasa de aprovechamiento de \$18.000 pesos por metro cúbico de aprovechamiento forestal. El valor de los beneficios por concepto de aprovechamiento forestal del **volumen comercial** aprovechado durante el proyecto, se presenta a continuación.

Tabla 5-82. Valor de las transferencias por aprovechamiento forestal.

	Valor total de las transferencias por tasa de aprovechamiento forestal.
Beneficios por aprovechamiento forestal	\$ 4.937.040

Fuente: (Ambiotec Ltda., 2013). Cálculos de Valoración Económica Ambiental S.A.S.

5.3.4.10 Beneficios por transferencias locales, tasa de uso del agua.

Como medida de beneficios asociada al aprovechamiento forestal se usará el recaudo por concepto de la tasa de uso del agua. Los volúmenes de agua que se utilizarán durante la fase de construcción se presentan en la siguiente tabla.


Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	143 / 165	

Tabla 5-83. Demanda de agua durante la construcción.

Caudal unitario (m ³ /día/km)	Distancia (Km)	Tiempo de Obra		% del tiempo de Suministro	Volumen total (m ³)
		Meses	Días		
2	3,235	9	270	60%	1.049
Volumen total de agua (m ³) para dos calzadas					2.098

Fuente: (Ambiotec Ltda., 2013)

Los valores de las tasas por uso de agua se presentan en la siguiente tabla. Se ha asumido un factor regional igual a 6, el cual es aplicado por CORPOBOYACA⁹.

Tabla 5-84. Tasas por uso de agua.

Recurso	Tasa de Uso (\$/m ³)	Cantidad (m ³)	Beneficios
Demanda de Agua durante Construcción	4,31	2.098,00	\$ 9.040

Fuente: CORPOBOYACA, CAR. Cálculos Valoración Económica Ambiental S.A.S.

De acuerdo a lo anterior, el valor de los beneficios por este concepto es de \$ 9.040 pesos a precios del 2013.

5.3.4.11 Costos por servicios ambientales de los bosques


La afectación de los servicios ambientales del bosque se incluye en los costos de la valoración económica de impactos debido a la presencia de zonas con alta densidad de vegetación y zonas de bosque de galería al borde del cauce de los ríos a intervenir, las cuales se constituyen en zonas ambientalmente sensibles por albergar algunas especies bajo riesgo de amenaza, por su función de corredor biológico e interconector de la biota y porque corresponden a la única cobertura boscosa dentro del área de estudio. En esta sección se presenta una revisión de la literatura internacional, acerca de los servicios ambientales que prestan los bosques y se resume la metodología de cálculo para determinar los costos por afectar las zonas de bosque que se encuentran en el área intervenida.

Pérez, García & Sayer (2007) afirman que los bosques, además de ser los sistemas terrestres más extensos, tienen un gran valor en términos de biodiversidad y desempeñan funciones ambientales importantes, tanto a nivel local como a nivel global.

De acuerdo con Beer et al (2003), dentro de los principales servicios de los bosques se encuentran el mantenimiento de la fertilidad del suelo, reducción de la erosión, fijación de nitrógeno, reciclaje de nutrientes, conservación de la calidad y cantidad de agua, captura de carbono y conservación de la biodiversidad en paisajes fragmentados. Adicional a eso, los autores hacen énfasis en los productos de uso comercial o familiar, como es el caso de la leña, la madera y los frutos.

Por su parte, Pérez, García & Sayer (2007) y la CEPAL (2003) centran la evaluación económica de servicios ambientales de los bosques en cuatro componentes fundamentales: biodiversidad, fijación de carbono, ciclo hidrogeológico y

⁹ Corporación Autónoma Regional de Boyacá

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	144 / 165	

educación/recreación. De los anteriores, los servicios de educación y recreación se han ido incorporando gracias a la creciente conciencia ambiental en las poblaciones; la fijación de carbono se ha vuelto un componente relevante dada la importancia de la emisiones de CO₂ y su relación con el cambio climático; y la conservación de la biodiversidad y las funciones sobre las cuencas hidrográficas, son los servicios ambientales de los bosques que llevan más tiempo siendo reconocidos (Pérez, García, & Sayer, 2007). En la tabla que se presenta a continuación se encuentran resumidos los principales mercados ambientales para cada uno de los cuatro componentes nombrados anteriormente.

Tabla 5-85. Principales mercados de servicios ambientales de los bosques.

Mercado de Servicio	Producto Ofrecido	Oportunidades
Biodiversidad	<ul style="list-style-type: none"> • Áreas protegidas • Derecho de Bioprospección • Concesiones para la conservación 	<ul style="list-style-type: none"> • Conciencia creciente • Aumento y diversificación de mercados • Innovación en diseño de productos y sistemas de pago • Mercados Nacionales e internacionales
Carbono	<ul style="list-style-type: none"> • Certificado de reducción de emisiones • Créditos de compensación de emisiones • Volumen asignado de emisiones 	<ul style="list-style-type: none"> • Evolución desde acuerdos individuales a pequeña escala hasta acuerdos internacionales a gran escala • Mercados Nacionales e internacionales
Agua	<ul style="list-style-type: none"> • Contrato de gestión de cuencas • Créditos de calidad de aguas • Derechos de aguas 	<ul style="list-style-type: none"> • Facilidad de identificar proveedores y beneficiarios • Mercados Nacionales
Escénico-Recreativo	<ul style="list-style-type: none"> • Derechos de entrada • Servicios de ecoturismo • Acuerdos de gestión de recursos naturales 	<ul style="list-style-type: none"> • Vínculo entre biodiversidad y valor escénico • Mercados Nacionales e Internacionales

Fuente: (Pérez, García, & Sayer, 2007)

En la tabla que se presenta a continuación se encuentra consignado el valor de cada uno de los servicios ambientales principales prestados por los bosques:


Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	145 / 165	

Tabla 5-86. Valor de los servicios ambientales de los bosques

Servicio Ambiental	Bosque Primario	Bosque Secundario
	(dólares/ha/año)	(dólares/ha/año)
Fijación de Carbono	38	29
Protección de Agua	5	3
Protección de Biodiversidad	10	6
Recreación	5	3
Total	58	41

Fuente: (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, CEPAL., 2003)

En la tabla anterior, la columna de bosque primario hace referencia a los bosques compuestos por especies nativas de árboles en los que no ha habido alteraciones a causa de actividades antrópicas, y el bosque secundario hace referencia a aquel que se regenera después de ser despejado por causas naturales o como producto de actividades como la ganadería y la agricultura.

Los costos por servicios ambientales del bosque en el proyecto están relacionados con el área de aprovechamiento forestal. Teniendo en cuenta el volumen de aprovechamiento del proyecto (658,06 metros cúbicos), el área total de aprovechamiento es aproximadamente 2,46 hectáreas (una hectárea de bosque densamente poblado tiene aproximadamente 267 metros cúbicos).

Para el cálculo de los costos por los servicios ambientales del bosque, se escogió el valor correspondiente a los costos de servicios ambientales del bosque primario que se encuentran en la tabla anterior. Dicho valor se transformó a valor presente y a pesos colombianos teniendo en cuenta la tasa de cambio y el IPP. Dicha información se encuentra resumida en la siguiente tabla.

Tabla 5-87. Costos por servicios ambientales del bosque

Servicios Ambientales	Valores a 2003	Valores a 2011	Valores a 2013
	(dólares/ha/año)	(dólares/ha/año)	(pesos/ha/año)
Fijación de Carbono	29	41	81.659,02
Protección de Agua	3	4	8.447,48
Protección de Biodiversidad	6	8	16.894,98
Recreación	3	4	8.447,48
Total	41	57	\$ 115.448,96

Fuente: (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, CEPAL., 2003) y cálculos (Valoración Económica Ambiental S.A.S., Agosto 2013)

Con base en los valores de la tabla anterior y teniendo en cuenta el área de aprovechamiento forestal autorizada para diferentes actividades en el centro poblado, se calcularon los costos por los servicios ambientales del bosque durante los nueve meses que dura la construcción del proyecto, cuando aún no se observan los beneficios de los programas incluidos en el Plan de Manejo Ambiental.


Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	146 / 165	

Tabla 5-88. Costos por servicios ambientales del bosque

	M3 Aprovechamiento Forestal	Hectáreas	Costo por servicios ambientales
Variante El trique	658,06	2,46	\$ 284.541

Fuente: Cálculos de (Valoración Económica Ambiental S.A.S, 2011)

5.3.4.12 Costos por restricción de la movilidad durante la fase de construcción.

El cálculo de los costos en que incurrirán los usuarios del corredor vial por los mayores tiempos de viaje dadas las restricciones durante la fase de construcción, se realizó usando la siguiente expresión:

$$crm_a = \sum_{c=1}^{c=C} k * v_{a,c} * \Delta K_{a,c} * vs$$

Donde:

- crm_a = Costos por restricción de la movilidad del paso vial en el año a .
- k = Número de Km del paso vial.
- $v_{a,c}$ = Número de viajes en el año a de la categoría de peaje c .
- $\Delta K_{a,c}$ = Aumento en los costos de transporte por Km de la categoría c en el año a .
- vs = Porcentaje de vía nueva sobrepuesta en la vía actual del paso vial.

Dado que el corredor vial existente se intervendrá de manera alternativa, los costos de viajes por los mayores tiempos de viaje durante la fase de construcción se calcularon para un aumento en los costos de viaje del 5%. Se pondera por el porcentaje de vía sobrepuesta porque parte de las obras tendrán lugar por fuera del corredor actual y, por tanto, no generarán restricciones en la movilidad. El valor utilizado para vs fue del 42,8% (Valoración Económica Ambiental S.A.S., Agosto 2013).

Los costos por kilómetro calculados se presentan en la tabla de la página siguiente. El valor total de los costos por la restricción a la movilidad durante la construcción de la variante asciende a 45,4 millones de pesos de 2013.

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique



Proyecto Vial
Ruta del Sol Sector 2

CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	147 / 165

Tabla 5-89 Costos de transporte de carga por kilómetro y variaciones por la operación del proyecto.

Concepto	Categoría Vehículo					Cambios Porcentuales por Categoría					Cambios por Categoría				
	I	II	III	IV	V	I	II	III	IV	V	I	II	III	IV	V
	Automóvil, campero y camioneta	Buses, busetas, microbuses con eje trasero de doble llanta y camiones de dos ejes	Camiones de tres y cuatro ejes	Camiones de cinco ejes	Camiones de seis ejes	% $\Delta k_{c=1}$	% $\Delta k_{c=2}$	% $\Delta k_{c=3}$	% $\Delta k_{c=4}$	% $\Delta k_{c=5}$	$\Delta k_{c=1}$	$\Delta k_{c=2}$	$\Delta k_{c=3}$	$\Delta k_{c=4}$	$\Delta k_{c=5}$
Costos Variables (por KM)	Consumo promedio de combustible		\$ 603,87	\$ 521,52	\$ 935,96			5%	5%	5%			\$ 30,19	\$ 26,08	\$ 46,80
	Consumo de llantas		\$ 188,35	\$ 306,19	\$ 511,40			5%	5%	5%			\$ 9,42	\$ 15,31	\$ 25,57
	Consumo de lubricantes		\$ 46,72	\$ 72,18	\$ 87,75			5%	5%	5%			\$ 2,34	\$ 3,61	\$ 4,39
	Consumo de filtros		\$ 12,91	\$ 29,76	\$ 47,92			5%	5%	5%			\$ 0,65	\$ 1,49	\$ 2,40
	Mantenimiento		\$ 271,13	\$ 446,67	\$ 519,07			5%	5%	5%			\$ 13,56	\$ 22,33	\$ 25,95
	Lavado y engrase		\$ 32,95	\$ 42,25	\$ 51,78			5%	5%	5%			\$ 1,65	\$ 2,11	\$ 2,59
	Imprevistos		\$ 41,41	\$ 67,28	\$ 91,35			5%	5%	5%			\$ 2,07	\$ 3,36	\$ 4,57
	Costo variable promedio		\$ 1.197,33	\$ 1.485,83	\$ 2.245,22									\$ 59,87	\$ 74,29
Costos Fijos (Mes)	Seguros		\$ 991.029,92	\$ 2.152.536,35	\$ 2.206.511,59			0%	0%	0%					
	Salarios y Prestaciones básicas		\$ 1.479.548,81	\$ 1.479.548,81	\$ 1.479.548,81			5%	5%	5%			\$ 73.977,44	\$ 73.977,44	\$ 73.977,44
	Parqueadero		\$ 115.879,35	\$ 138.666,60	\$ 169.775,82			0%	0%	0%			\$ -	\$ -	\$ -
	Impuestos de rodamiento		\$ 14.437,64	\$ 25.698,94	\$ 43.885,87			0%	0%	0%			\$ -	\$ -	\$ -
	Recuperación de Capital		\$ 1.160.495,40	\$ 3.044.446,13	\$ 3.381.994,99			0%	0%	0%			\$ -	\$ -	\$ -
	Costo Total Fijo		\$ 3.761.391,11	\$ 6.840.896,83	\$ 7.281.717,07									\$ 73.977,44	\$ 73.977,44
Costo Total (por Km conducido por Mes)	\$ 891,47	\$ 2.800,42	\$ 1.589,14	\$ 2.198,43	\$ 3.003,73	5%	5%				\$ 44,57	\$ 140,02	\$ 67,57	\$ 82,00	\$ 119,97

1. Valores a precios del 2013

Fuente: (Ministerio de Transporte, 2008), Cálculos del autor.

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique				
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	148 / 165



Adicionalmente, se tiene el costo de los conductores en cuanto al menor confort de la vía y a la sensación de menor seguridad durante la construcción de la variante. La estimación de estos costos sigue el razonamiento de la estimación de los beneficios por mayor confort una vez que la variante entre en operación. La medida de beneficio o Disponibilidad a Pagar (DAP) de un conductor típico de cada categoría se estimó con información primaria recopilada en el tramo dos de la Ruta del Sol. Dado que las obras se realizarán de manera intermitente, se supuso que los costos en DAP durante la construcción de la variante corresponden al 35% de los beneficios en la fase de operación. Así, la forma de cálculo usada para los costos por cambios en la DAP fue:

$$cdap_a = \sum_{c=1}^c 35\% * DAP_{a,c} * v_{a,c}$$

Donde:

- $cdap_a$ = Beneficios por disponibilidad a pagar en el año a .
- $DAP_{a,c}$ = Disponibilidad a pagar por mayor confort y sensación de más seguridad en un paso vial en el año a y en un vehículo de la categoría c .
- $v_{a,c}$ = Número de viajes de la categoría c en el año a .

Para el cálculo de los costos, se utilizaron datos del estudio “Determinación de las Disponibilidades a Pagar por Mejoras en la Vía Existente, Construcción de la Segunda Calzada y Variantes en los Pasos Urbanos de la Ruta del Sol Sector Dos (Puerto Salgar – San Roque)” (Valoración Económica Ambiental S.A.S., 2011a) presentados en la Tabla 5-71. Siguiendo la recomendación del panel NOAA, se utilizó el 50% de la medida estimada del DAP. Los valores utilizados en el cálculo son el 50% de los valores promedio de la tabla, dividido por el número de pasos urbanos de la Ruta del Sol Sector II¹⁰. Se ajustó además por el 35%, para incorporar la naturaleza intermitente de las obras en el análisis. Los datos de viajes por tramo por categoría utilizados para el cálculo de los beneficios son estimaciones a partir de datos de facturación de los peajes de la Ruta del Sol entre junio 2009 y junio 2010.


Los costos por DAP por incomodidades durante la construcción de la variante ocurren durante la fase de Construcción (Agosto de 2013 – Mayo de 2014) y ascienden a 265,0 millones de pesos colombianos a precios del 2013.

5.3.4.13 Costos de construcción del proyecto

Los costos de construcción corresponden a los calculados como parte del Plan de Inversión del 1%. Así, los costos de construcción de la variante ascienden a \$ 9.040.693.716 pesos de 2013. El valor en precios cuenta de los costos de construcción es de 6.921,2 millones de pesos.

5.3.4.14 Costos por pérdida de ingresos del comercio local

¹⁰ Se utiliza un valor de 16 pasos urbanos con base en las variantes a licenciar (Ambiotec, 2012).

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	149 / 165	

De la base de datos que contiene los negocios identificados durante la fase de recolección primaria por parte del equipo del EIA fue posible obtener aquellos establecimientos comerciales instalados en el centro poblado. En dicha base de datos, se identificaron las unidades de negocios que prestan servicios asociados directamente con la vía. Las principales actividades asociadas a ellas son la venta de comidas y bebidas, restaurantes y cafeterías, venta de artículos y artesanías, hoteles y monta llantas.

Tabla 5-90. Procedencia de los clientes de la unidad de negocio.

Procedencia de los clientes	Frecuencia	Porcentaje
De la vía	9	56,3%
Del poblado	2	12,5%
Del poblado y de la vía	4	25,0%
N.R.	1	6,3%
Total	16	100,0%

Fuente: (Concesionaria Ruta Del Sol , 2010)

Según se observa en la tabla anterior el 83,1% de los clientes en establecimientos comerciales y de servicios en el corregimiento de El Trique provienen tanto del poblado como de la vía.

En el flujo de bienes y servicios se incluirá un posible impacto sobre la dinámica económica de los pequeños negocios del centro poblado, teniendo en cuenta que el 81,3% de los clientes de los negocios afectados son usuarios de la vía (Procedentes de la vía y procedentes del poblado) y que la construcción de la variante se constituye en una forma de aislamiento de los establecimientos comerciales. El cálculo se llevará a cabo asumiendo que estos establecimientos ven deterioradas sus utilidades en un 20% en el primer año, en un 10% en el segundo y en un 5% en el tercero. Del cuarto año en adelante, el impacto sobre las utilidades se anula. Lo anterior en la medida en que los estudios de referencia en otros países han mostrado que el impacto de las derivaciones y circunvalares sobre pequeñas poblaciones es de carácter transitorio, ajustándose las unidades de negocio a la nueva dinámica económica en el largo plazo.

Con base en la utilidad promedio anual de una unidad de negocio típica de la zona¹¹, el número de unidades comerciales que depende de los usuarios de la vía y el porcentaje de pérdidas en los primeros tres años de operación del proyecto, se obtuvo que el Valor Presente de dichas pérdidas, a precios del 2013 y con una tasa de descuento del 8,5%, asciende a \$ 4.107.066 pesos. La siguiente tabla presenta el valor de las pérdidas entre el año 2013 y el 2016, a precios corrientes.

Tabla 5-91. Valor de las pérdidas de los pequeños negocios durante los primeros tres años de operación del proyecto.

Año	2013	2014	2015	2016

¹¹ Con base en la información primaria recolectada por Valoración Económica Ambiental S.A.S. (2010b), las utilidades mensuales típicas fueron estimadas en \$ 1'201.013,51 pesos del 2010, que equivale a utilidades anuales de \$ 15.722.228 a precios del 2013.

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)	
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	150 / 165	

Variante	\$ -	\$ 2.631.507,86	\$ 1.355.226,55	\$ 677.613,27
----------	------	-----------------	-----------------	---------------

Fuente: Cálculos de (Valoración Económica Ambiental S.A.S., 2013)

Por último, el Plan de Manejo Ambiental del proyecto tiene contemplado en la ficha GS-25 un programa de “APOYO AL COMERCIO LOCAL” el cual tiene como objetivo la Implementación de estrategias de acompañamiento a los comerciantes ubicados en corredor vial existente para mitigar los impactos económicos de su aislamiento con parte de los clientes que provienen de la vía. Si bien el monto de inversión de este programa es de \$20.000.000, se espera que en el mediano y largo plazo ayude a “evitar la disminución de ingreso económico de las unidades sociales afectadas por el proyecto” y mejore su calidad de vida y sus habilidades comerciales y empresariales. Este beneficio no se incluye en esta sección pues ya se tuvo en cuenta en los beneficios por el valor de las medidas de prevención, corrección, mitigación y compensación.

5.3.4.15 Costos por afectación del paisaje

Aquellos proyectos que representan un gran impacto para el aspecto paisajístico de la zona del área de influencia directa, deben ser cuantificados dada a sus características. Para lograr la cuantificación del impacto en la afectación del paisaje, se empleará la técnica de la transferencia de beneficios. Frecuentemente, en la aplicación de la técnica mencionada, será necesaria la formulación de la siguiente Ecuación de cálculo:

$$V_t^T = V_o^F \left(\frac{PIB p_o^F}{PIB p_o^T} \right) * \left(\frac{IPC_t}{IPC_o} \right) * E_t$$

Fuente: (Heinz & Tol, 1996)

Dónde:

V_t^T : Valor a transferir en el estudio actual corrigiendo por poder de paridad de compra y por índice de precios, expresados en el año t.


V_o^F : Valor del estudio con base en el cual se realizará la respectiva transferencia de beneficios o costos.

$\left(\frac{PIB p_o^F}{PIB p_o^T} \right)$: Factor de corrección por PIB per cápita de Colombia y del país de referencia donde se realizó el estudio a transferir

$\left(\frac{IPC_t}{IPC_o} \right)$: Factor de corrección por Índice de Precios al Consumidor de Colombia y del país de referencia donde se realizó el estudio a transferir. Índice de precios relativos.

E_t : TRM de la moneda de Colombia respecto al país en donde se realizó el estudio a transferir, en el periodo t.

El valor de la disponibilidad a pagar por afectación al paisaje ecológico es extraído del informe realizado por (Tagliaferro, Longo, & Eetvelde, 2012): “Landscape economic valuation by integrating landscape ecology into landscape economics” el cual es de € 238.87 euros. Realizando la transferencia de beneficios teniendo en cuenta el PIB per

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique					
CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO		(HOJA / HOJAS)
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción		151 / 165

cápita a poder de paridad adquisitivo y la ecuación anterior se tiene que el DAP para Colombia es de \$ 127.544 pesos a precios del 2012. Ajustándolo con las variaciones del IPC se tiene que en el 2013 el valor del DAP por menor confort en el paisaje es de \$ 131.371 pesos colombianos. El costo mensual es equivalente a \$ 10.948.

Los costos por menos confort en la afectación del paisaje durante las fases de construcción y operación del proyecto en cada año se calculan como se presenta a continuación:

$$P_{mr} = N_{h,i} * r * DAP * IPP_j$$

Dónde:

P_{mr} = Costos por menor confort debido a la afectación del paisaje

$N_{h,i}$ = Número de personas expuestas en el AID

DAP = Disponibilidad a pagar por mantener el paisaje ecológico

IPP_j = Índice de precios al productor en el año j

La población expuesta debido al menor confort en la afectación del paisaje corresponde a todas aquellas personas que se encuentran dentro del área de influencia directa. Esta población expuesta comprenden aquellos habitantes de los predios cercanos, los trabajadores que se quedan habitando dentro del proyecto y la población afectada del municipio o vereda cercana. Dicha población es de 88 persona según lo estimado por (Ambiotec Ltda., 2013). Los resultados obtenidos al aplicar la anterior ecuación se comportan de la siguiente manera:

Tabla 5-92. Costos mensuales por población de menor confort por afectación de paisaje. (En pesos colombianos a precios corriente)

Costos por afectación de paisaje		
Año	2013	2014
DAP - Paisaje	\$ 131.371	\$ 135.312
Costos Paisaje	\$ 11.560.630	\$ 11.907.449

Fuente: (Valoración Económica Ambiental S.A.S., Agosto 2013)

El valor presente neto de los costos totales por población expuesta al menor confort en el paisaje durante la fase de construcción es \$ 22.535.237 a precios del 2013.

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique



CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	152 / 165

5.3.4.16 Flujos de costos y beneficios, cálculo de indicadores de rentabilidad social.

En este numeral se presenta el análisis de los flujos de costos y de beneficios del proyecto, este análisis se realizó a precios corrientes y también a precios cuenta en el caso de los costos de construcción y operación. También, se presentan en este capítulo los resultados del cálculo de la relación costos beneficio y un análisis de sensibilidad de dicha relación para diferentes tasas de descuento. En la siguiente tabla se presentan los costos del proyecto en millones de pesos. A continuación se presentan los flujos de costos del proyecto:

Tabla 5-93. Flujo de Costos del Proyecto en millones de pesos.

Costos del Proyecto (millones de pesos)																							
Año	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Costo por Servicios Ambientales de los Bosques	0,285	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Costos Restricción Movilidad Durante la Construcción	45,4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Costos por Reducción en Confort durante la Construcción	265,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Costos de Construcción a Precios Cuenta	6.921	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Costos por pérdida en el comercio local relacionado con la vía	0	2,6	1,4	0,7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Costos por afectación de paisaje	11,56	11,91	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Total Costos	7.243	15	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total Beneficios-Costos	-4.677	2.645	2.675	2.924	3.197	3.493	3.816	4.168	4.552	4.971	5.428	5.926	6.469	7.061	7.706	8.410	9.177	10.014	10.925	11.919	13.002	14.183	15.470

Fuente: Concesión Ruta del Sol – Sector Dos. Cálculos Valoración Económica Ambiental S.A.S.

El valor presente a una tasa de descuento del 8,5% de los costos del proyecto, a precios del 2013, asciende a 7.258,5 millones de pesos. A continuación, se presentan los beneficios del proyecto:

Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique



CÓDIGO	REVISIÓN	FECHA APROBACIÓN	ACCESO	(HOJA / HOJAS)
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	153 / 165

Tabla 5-94. Flujo de Beneficios por rubro del Proyecto en millones de pesos.

Año	Beneficios del Proyecto (millones de pesos)																						
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Beneficios reducción población expuesta a contaminación del aire	0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3
Beneficios por Reducción Población expuesta a Ruido	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Beneficios por Reducción de los Costos de Transporte	0	1.829	1.768	1.933	2.113	2.309	2.523	2.756	3.011	3.288	3.591	3.921	4.281	4.673	5.100	5.567	6.075	6.629	7.233	7.892	8.609	9.392	10.245
Beneficios por Aumento de Confort en la Variante	0	828	905	989	1.080	1.180	1.289	1.408	1.538	1.679	1.833	2.001	2.184	2.384	2.601	2.839	3.097	3.379	3.687	4.022	4.387	4.785	5.219
Beneficios por aumento en el precio de la finca raíz	56	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Beneficios por Disminución en el Riesgo de Accidente	0	2,9	3,0	3,1	3,2	3,3	3,4	3,6	3,7	3,8	4,0	4,1	4,3	4,4	4,6	4,7	4,9	5,1	5,2	5,4	5,6	5,8	6,0
Beneficios de Efectos Fiscales	1.519	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Beneficios Salario Diferencial	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Beneficios por Plan de Inversión del 1%	90,4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Beneficios Estrategia Manejo Ambiental	741	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Beneficios de Transferencias Locales	4,9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total Beneficios	2.461	2.660	2.676	2.925	3.197	3.493	3.816	4.168	4.552	4.971	5.428	5.926	6.469	7.061	7.706	8.410	9.177	10.014	10.925	11.919	13.002	14.183	15.470

Fuente: Concesión Ruta del Sol – Sector Dos. Cálculos Valoración Económica Ambiental S.A.S.

ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA) VARIANTES TRAMO 2 - EL TRIQUE



Proyecto Autopista Vial Ruta del Sol Sector 2

Código	Revisión	Fecha Aprobación	Acceso	(Hoja / Hojas)
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	154 / 165

La anterior tabla muestra que el flujo de beneficios es siempre creciente y para el último año de análisis alcanza 15.470 millones de pesos. El valor presente neto de estos beneficios con una tasa de descuento del 8,5% asciende a 55.886,92 millones de pesos colombianos del 2013. La relación costo beneficio del proyecto con una tasa de descuento de 8,5% es de 7,70. Su cálculo se resume en la siguiente tabla:

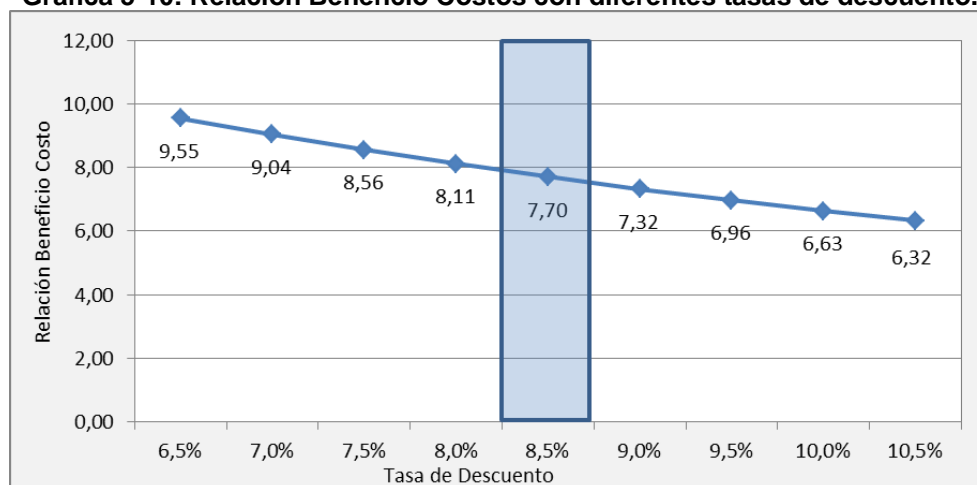
Tabla 5-95. Cálculo de la Relación Beneficio/Costo.

VP Beneficios del Proyecto (en millones de pesos)	VP Costos del Proyecto (en millones de pesos)	Tasa	RB/C
55.886,92	7.258,50	8,5%	7,70

Fuente: (Valoración Económica Ambiental S.A.S., 2013)

Un análisis de sensibilidad de la relación costo beneficio se presenta en la siguiente gráfica.

Gráfica 5-10: Relación Beneficio Costos con diferentes tasas de descuento.



Fuente: Concesión Ruta del Sol – Sector Dos. Cálculos Valoración Económica Ambiental S.A.S.

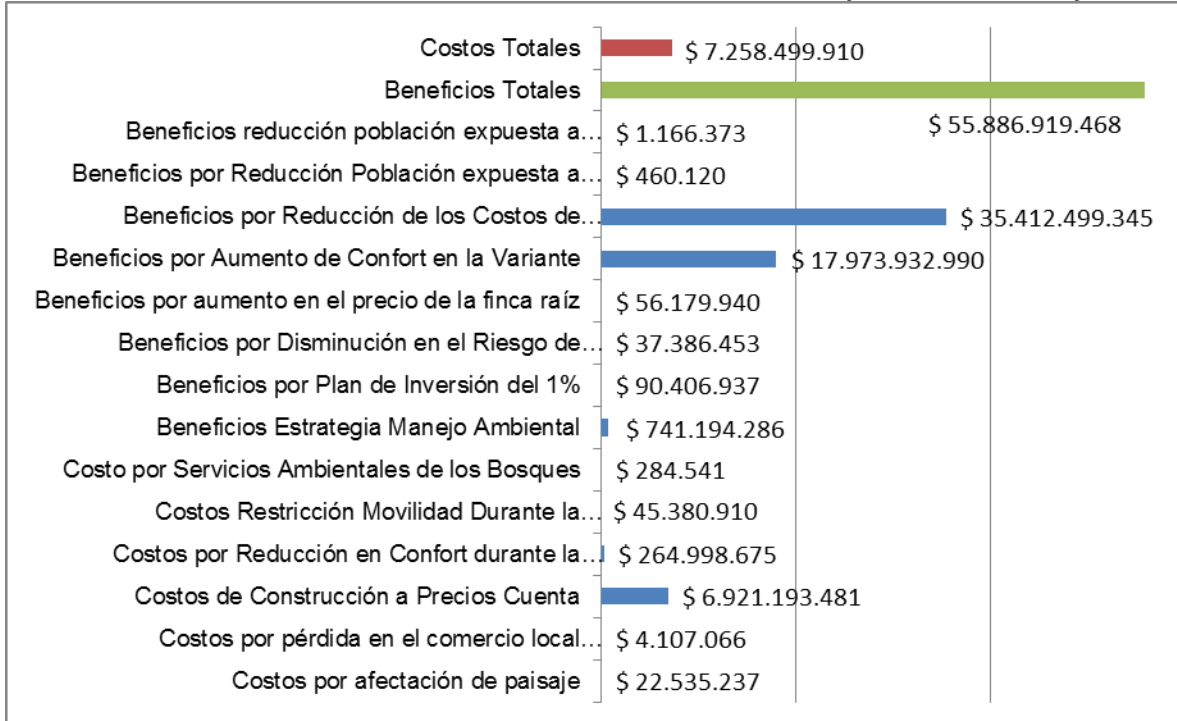
De acuerdo con la gráfica anterior, la relación beneficio costo del proyecto utilizando una tasa de descuento del 10,5% es de 6,32. La relación beneficio costos utilizando una tasa de descuento de 6,5% es de 9,55.

5.3.4.17 Conclusiones y recomendaciones.

El proyecto es rentable socioeconómicamente, el análisis de sensibilidad del indicador costos beneficio del proyecto a las diferentes tasas de descuento, muestra que con tasas que oscilan entre 6,5% y 10,5%, el indicador costos beneficio va de 9,55 a 6,32. Con una tasa del 8,5% el indicador costos beneficio es de 7,70. Es decir, por cada peso invertido en el proyecto la sociedad recibe 7,70 pesos. Usando la tasa de descuento más alta (10,5%), el proyecto sigue siendo rentable socioeconómicamente con un indicador costos beneficio de 6,32.

El aporte de cada costo y cada beneficio se presenta en la siguiente gráfica:


Gráfica 5-11: Distribución del Valor Presente de los Beneficios y costos en el Proyecto.



Fuente: (Valoración Económica Ambiental S.A.S., Agosto 2013)


El valor presente neto de los beneficios del proyecto asciende a 55.886,9 millones de pesos de 2013. De los 55.886,9 millones de pesos a 2013 que constituyen los beneficios del proyecto, el 95,5% está representado por el ahorro en los costos de transporte y los beneficios por aumento en confort, el 0,1% por los beneficios en la reducción de la accidentalidad y el 0,1% por el aumento en los precios de la finca raíz. El 4,3% restante corresponde a la suma de los beneficios fiscales, los beneficios por la reducción en los niveles de contaminación en el aire y de ruido, el diferencial salarial, las transferencias locales por uso de recursos y el valor del plan de manejo ambiental y del plan de inversión del 1%.

Los costos totales del proyecto (incluidos los costos ambientales y sociales) ascienden a 7.258,5 millones de pesos de 2013. El 95,6% de estos costos corresponden a los costos de construcción de la variante. El 0,1% de los costos corresponden al impacto sobre el comercio local asociado con la vía, el 0,6% a las restricciones a la movilidad y el 3,7% a la reducción en el confort durante la construcción y los costos asociados al paisaje.

ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA) VARIANTES TRAMO 2 - EL TRIQUE					 CONCESIONARIA RUTA DEL SOL <small>ESTADOS</small>
Código	Revisión	Fecha Aprobación	Acceso	(Hoja / Hojas)	
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	156 / 165	Proyecto Autopista Vial Ruta del Sol Sector 2

Bibliografía.

- Campbell D., Tennant M. (2008). *The Impact of Transportation Improvements on Housing Values in the Lower Mainland and Fraser Valley*. Real Estate Investment Network.
- Adriaenssens, V., Baets, B. D., Goethals, P. L., & Pauw, N. D. (2004). Fuzzy Rule-based Models for Decision Support in Ecosystem Management. *The Science of the Total Environment*, 319(1-3), 1-12.
- Ambiotec. (2012). *Estudio de Impacto Ambiental Variante Líbano*. Bogotá.
- Ambiotec Ltda. (2013). *Estudio de Impacto Ambiental Variantes Tramo 2*. Bogotá.
- Ambiotec Ltda. (2013). *Estudio de Impacto Ambiental*. Bogotá.
- Ambiotec Ltda. (2013). *Estudio de Impacto Ambiental Variante El Trique*. Bogotá.
- Ashenfelter Orley . (2005). *Measuring the Value of a Statistical Life: Problems and Prospects*.
- Asia Development Bank. (2007). *Socioeconomic Effects of Road Improvements*.
- Basili, M., & Zappia, C. (2009). Shackle and Modern Decision Theory. *Metroeconomica*, 60(2), 245-282.
- Beer, J., Harvey, C., Ibrahim, M., Harmand, J., Somarriba, E., & Jiménez, F. (2003). Servicios Ambientales de los Sistemas Agroforestales. *Agroforestería en las Américas*, 10, 80-87.
- BIODESA LTDA. (2011). *Estudio de Impacto Ambiental para la Modificación de la Licencia de Exploración Bloque Llanos 16 a Licencia de Explotación Bloque Llanos 16*. Bogotá.
- Blaeij y otros. (2003). *The value of statistical life in road safety: A meta-analysis, accident analysis and prevention*.
- Boarnet y Otros. (2001). *News Highways, houses price and Urban development*.
- Boarnet, Marlon y otros . (2000). *New Highways, Urban Development, And Induced Travel*.
- Bojórquez-Tapia, L., Juárez, L., & Cruz-Bello, G. (2002). Integrating Fuzzy Logic, Optimization, and GIS for Ecological Impact Assessments. *Environmental Managment*, 30(3), 418-433.
- Caballero Quintero, Y. (2006). *Revista electrónica de difusión científica – Universidad Sergio Arboleda Bogotá – Colombia*. Recuperado el 2010, de Valorización De La Tierra Rural En Colombia.
- Campos, A. d., & Mello, R. d. (2006). A Decision Support Method for Environmental Impact Assessment using a Fuzzy Logic Approach. *Ecological Economics*, 58(1), 170-181.
- Carpintero. (2005). *Infraestructuras de transporte y desarrollo económico*.
- Carriazo, F. (1999). *Impactos de la contaminación del Aire en el precio de la Vivienda*. Bogotá: UNIANDES.
- Cena, L., Keren, N., Li, W., Carriquiry, A., Pawlovich, M., & Freeman, S. (2011). A Bayesian assesment of the effect of highway bypasses in Iowa on crashes and crash rate. *Journal of Safety Research*, 241-252.

ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA) VARIANTES TRAMO 2 - EL TRIQUE					 Proyecto Autopista Vial Ruta del Sol Sector 2
Código	Revisión	Fecha Aprobación	Acceso	(Hoja / Hojas)	
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	157 / 165	

Comisión Económica para América Latina y el Caribe, CEPAL. (2003). *Ejemplo de cálculo de los daños ambientales*. Recuperado el 20 de Mayo de 2011, de http://www.eclac.org/publicaciones/xml/7/12707/lcmexg5e_TOMO_IVe.pdf

Concesionaria Ruta Del Sol . (2010). *Base de datos Unidades productivas*. Bogotá.

Cooper, W. W., Seiford, L. M., & Zhu, J. (N.A.). *Chapter 1: Data Envelopment Analysis, History, Models and Interpretations*. Recuperado el 21 de 11 de 2011, de [www.wpi.edu: http://users.wpi.edu/~jzhu/dea/hbchapter1.pdf](http://users.wpi.edu/~jzhu/dea/hbchapter1.pdf)

DANE. (2005). *Boletín Censo General 2005 Perfil Puerto Boyacá, Boyacá*. Recuperado el 25 de Agosto de 2013, de <http://www.dane.gov.co/files/censo2005/perfiles/boyaca/puertoboyaca.pdf>

DANE. (2005). *Proyecciones de población 2005-2020 total por sexo y grupos de edad*. Recuperado el 4 de Enero de 2012, de [www.dane.gov.co: http://www.dane.gov.co/files/investigaciones/poblacion/proyepobla06_20/VisorCertificaPPO_Oct11.xls](http://www.dane.gov.co/files/investigaciones/poblacion/proyepobla06_20/VisorCertificaPPO_Oct11.xls)

Department of Transportation (DOT). (2009). *Treatment of the Economic Value of a Statistical Life in Departmental Analyses – Annual Revision*.

Derycke, Pierre-Henri. (1971). *La economía urbana; Colección nuevo urbanismo*.

DNP. (2009). *Documento CONPES 3571: IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DEL PROYECTO VIAL "AUTOPISTA RUTA DEL SOL"*.

European Investment Bank (EIB). (1998). *Contribution of major road and rail infraestructura projects to regional development*.

Filippo, S., Martins, P., & Kahn, S. (2007). A Fuzzy Multi-Criteria Model applied to the Management of the Environmental Restoration of Paved Highways. *Transportation Research. Part D, Transport and Environment*, 12(6), 423-436.

Fondo de Prevención Vial. (2002). *Ministerio de Transporte*. Recuperado el 1 de Julio de 2010, de <http://www.mintransporte.gov.co/Servicios/Biblioteca/documentos/PDF/ACCIDENTALIDAD.pdf>


Fondo para la Acción Ambiental y la Niñez. (2010). *Fondo para la Acción Ambiental y la Niñez*. Recuperado el 13 de Mayo de 2010, de <http://www.accionambiental.org/index.php>

Gallego Losada, R., Alonso Neira, M. Á., & Pires Jiménez, L. (s.f.). *La ampliación del transporte público en Madrid y su impacto sobre el precio de la propiedad residencial: un análisis a partir del modelo de "precios hedónicos"*.


Giuliano, G. (1989). *Research and Policy Review 27: New Directions for Understanding Transportation and Land Use*.

Giuliano, G. (1995). *The Weakening Transportation-Land Use Connection*.

Gobernación de Cundinamarca. (2006). *Análisis financiero e impacto socioeconómico del peaje Guayabal. Carretera por concesión Los Alpes-Villeta-Chuguacal-Cambao*.

ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA) VARIANTES TRAMO 2 - EL TRIQUE					 CONCESIONARIA RUTA DEL SOL <small>ESTADOS UNIDOS</small>
Código	Revisión	Fecha Aprobación	Acceso	(Hoja / Hojas)	
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	158 / 165	Proyecto Autopista Vial Ruta del Sol Sector 2

- González, B., Adenso-Díaz, B., & González-Torre, P. (2002). A Fuzzy Logic Approach for the Impact Assessment in LCA. *Resources, Conservation and Recycling*, 37(1), 61-79.
- Goodland, R. (1995). The Concept of Environmental Sustainability. *Annual Review of Ecology and Systematics*, 26(Annual Reviews), 1-24.
- Gouvêa Campos, V. B., & Sampedro Tamayo, A. (s.f.). *Efecto de los elementos de la infraestructura viaria sobre la seguridad de la circulación*. Recuperado el 2010, de [www.ime.br/~webde2/prof/vania/pubs/\(1\).pdf](http://www.ime.br/~webde2/prof/vania/pubs/(1).pdf)
- Goyeneche, F. (2003). *Efecto de la Erosión en el Precio de la Tierra y sus implicaciones de Política*. Bogotá: UNIANDES.
- Heinz, J., & Tol, R. (1996). *Secondary benefit of climate control policy: Implications for the global environment facility*. Insitut for Environmental Studies. Vrije Universiteit.
- Hernandez Hernandez, D. (2004). *Impacto de las políticas de recuperación de cuerpos de agua sobre el valor del arrendamiento de la vivienda en Bogotá*. Bogotá.
- Hernández, E., & Carrillo, M. D. (2003). Valoración de las Pérdidas de Bienestar Causadas por el Ruido en la Población Usando Métodos de Valoración Contingente. *Enseñanza de las ciencias de la tierra: Revista de la Asociación Española para la Enseñanza de las Ciencias de la Tierra*, 60-65.
- Hoesli, M., Thion, B., & Watkins, C. (1997). A Hedonic Investigation of the rental value of Apartments in Central Bordeaux. *Journal of Property Research*, 15-26.
- Huang, W. (1994). *The Effects of Transportation Infrastructure on Nearby Property Values: A Review of the Literature*. Institute of Urban and Regional Development (IURD) Working Paper #620.
- Hung, M.-L., Yang, W.-F., Ma, H.-W., & Yang, Y.-M. (2006). A Novel Multiobjective Programming Approach dealing with Qualitative and Quantitative Objectives for Environmental Management. *Ecological Economics*, 56(4), 584-593.
- INVIAS. (2010). *TRAFICO Y RECAUDO POR ESTACIONES DE PEAJE, ZONA ORIENTE - VIPSA S.A.* Recuperado el 31 de 01 de 2012, de INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, SECRETARIA GENERAL ADMINISTRATIVA AREA DE PEAJE: <http://www.docstoc.com/docs/53076576/TRAFICO-RUTAS-DEL-SOL-2008>
- Jaime Rueda, H. (2010). *Evaluación Socioeconómica Preliminar del Sector II del proyecto Ruta del Sol*. Bogotá.: Valoración Económica Ambiental S.A.S.
- Jaime Rueda, H., & Coronado Arango, H. (2009). *Valoración de Costos Ambientales Asociados al Transporte y Embarque del Carbón en Santa Marta*. Contraloría General de la República.
- Junta de Andalucía, Conserjería de Obras Públicas y Transportes, Sevilla. (2000). *Socio-Economic Benefits of the A92 Motorway in Spain - Research Report*.
- Klir, G., & Yuan, B. (1995). *Fuzzy Sets and Fuzzy Logic: Theory and Applications*. Upper Saddle River, New Jersey: Prentice Hall.

ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA) VARIANTES TRAMO 2 - EL TRIQUE					 CONCESSIONARIA RUTA DEL SOL <small>ESTADOS UNIDOS</small>
Código	Revisión	Fecha Aprobación	Acceso	(Hoja / Hojas)	
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	159 / 165	Proyecto Autopista Vial Ruta del Sol Sector 2

Kraemer y Otros. (1991). *Elementos de Ingeniería de Tráfico*.

Langley, Jr., C. J. (1981). *Highways and Property Values: The Washington Beltway Revisited*.

Martínez, J. y otros. (2004). *El valor estadístico de la vida humana en España*.

MAVDT. (2010). *Metodología General para la presentación de Estudios Ambientales*. Bogotá.

Medaglia, A. L., Fang, S.-C., Nuttle, H. L., & Wilson, J. R. (2002). An Efficient and Flexible Mechanism for Constructing Membership Functions. *European Journal of Operational Research*, 139(1), 84-95.

Medaglia, A., Hueth, D., Mendieta, J. C., & Sefair, J. (2008). A Multiobjective Model for the Selection and Timing of Public Enterprise Projects. *Socio-Economic Planning Sciences*, 42(1), 31-45.

Medina, S., & Moreno, J. (2007). Risk Evaluation in Colombian Electricity Market using Fuzzy Logic. *Energy Economics*, 29(5), 999-1009.

Ministerio de Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial, d. C. (2003). *Metodologías para la Valoración Económica de Bienes, Servicios Ambientales y Recursos Naturales*. Recuperado el 10 de 11 de 2011, de Sistema de Información Ambiental de Colombia: http://www.siac.gov.co/documentos/DOC_Portal/DOC_Uso%20de%20Recursos/Instrumentos%20economicos/20111007_guiavaloracion%20MAVDT%202003.pdf

Ministerio de Transporte. (2005). *Caracterización del Transporte en Colombia Diagnostico y Proyectos de Transporte e Infraestructura*. Bogotá.

Ministerio de Transporte. (2008). *Diagnóstico del Sector Transporte*. Bogotá.

Ministerio de Transporte. (2009). *Anuario Estadístico de Transporte*. Bogotá.

Natalie Alem, Marcos Luján, & Dennis Bascopé. (2005). *Impacto de la Contaminación del Aire en Enfermedades Respiratorias Atendidas en el Centro Pediátrico Albina Patiño*. Bolivia: Acta Nova.

Obregón. (2008). *Impactos sociales y económicos de las infraestructuras de transporte viario: estudio comparativo de dos ejes, el "Eix Transversal de Catalunya" y la carretera MEX120 en México*.

OMS. (2004). *INFORME MUNDIAL SOBRE PREVENCIÓN DE LOS TRAUMATISMOS CAUSADOS POR EL TRÁNSITO*.


Peche, R., & Rodríguez, E. (2009). Environmental Impact Assessment Procedure: A New Approach based on Fuzzy Logic. *Environmental Impact Assessment Review*, 29(5), 275-283.

Pérez, M., García, C., & Sayer, J. (2007). Los servicios ambientales de los bosques. *Ecosistemas. Revista científica y técnica de Ecología y Medio Ambiente*, 81-90.

Piegat, A. (2001). *Fuzzy Modeling and Control*. Heidelberg; New York: Physica Verlag.

Riera, P. (2004). *El valor del tiempo de desplazamiento recreativo al campo español*.

Ringuest, J. L., & Graves, S. B. (1989). The Linear Multi-Objective R&D Project Selection Problem. *IEEE Transactions on Engineering Management*, 36(1), 54-57.

ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA) VARIANTES TRAMO 2 - EL TRIQUE					 CONCESIONARIA RUTA DEL SOL <small>ESTADOS</small>
Código	Revisión	Fecha Aprobación	Acceso	(Hoja / Hojas)	
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	160 / 165	Proyecto Autopista Vial Ruta del Sol Sector 2

Robusté, F. et al.: (2000). *Els comptes del transport de viatgers a la Regió Metropolitana de Barcelona ; Autoritat del Transport Metropolità*. Barcelona, España. .

Rodríguez Hernández, R. (2007). Reestimación de la Tasa Social de Descuento en Colombia a Partir del Desarrollo de su Mercado de Capitales durante el Período 1995-2005. *Equidad y Desarrollo, Universidad de la Salle*, 55-81.

Rodríguez, A. (1999). *Valoración Económica de los efectos de los efectos de la contaminación del aire sobre la salud en los habitantes de Santafé de Bogotá*. . Bogotá D.C.: Universidad de los Andes.

Romero Hernández, M. (1999). Análisis Coste-Beneficio de un Proyecto de Inversión en Infraestructura de Carreteras. *Investigaciones Económicas, vol VVIII (2)*, 251-265.

S. Clavijo, M. J., & Muñoz, S. (2004). Recuperado el 2010, de LA VIVIENDA EN COLOMBIA: Sus Determinantes Socio-Económicos y Financieros.

Salud Colombia. (2005). *Informe Especial. Colombia Lesiones y muertes en Accidentes de Tránsito*. Recuperado el 30 de Junio de 2010, de <http://www.saludcolombia.com/actual/salud76/informe.htm>

Sánchez Ordóñez, J. F. (2008). *www.mintransporte.gov.co/...vial/...ACCIDENTALIDAD_VIAL/.../A_Sem_Internac.doc*. Recuperado el 2010, de La evaluación de la consistencia del diseño geométrico de carreteras: un aporte a la seguridad vial.

Shepard, R. B. (2005). *Quantifying Environmental Impact Assessments Using Fuzzy Logic*. New York: Springer.

Sheppard, S. (1999). *Hedonic Análisis of Housing Markets*. Handbook of Regional and Urban Economics.

Silvert, W. (1997). Ecological Impact Classification with Fuzzy Sets. *Ecological Modelling*, 96(1-3), 1-10.

Silvert, W. (2000). Fuzzy Indices of Environmental Conditions. *Ecological Modelling*, 130(1-3), 111-119.

Steer Davies Gleave. (2009, Febrero). *Estudio de demanda*.

Steer Davies Gleave. (2009, Julio). *Análisis Costo - Beneficio de alternativas del nuevo corredor Tobiagrande/Villeta – Puerto Salgar*.


Superintendencia Nacional de Salud. (Febrero de 2002). *Manual preguntas sobre derechos y deberes del régimen contributivo del sistema general de seguridad social en salud*.

Tagliaferro, C., Longo, A., & Eetvelde, V. (2012). *Landscape economic valuation by integrating landscape ecology into landscape economics*. Belfast.

Tenías Burillo, J. M., Ballester Díez, F., Medina, S., & Daponte Codina, A. (1999). *Revisión de los trabajos originales que analizan los efectos de la contaminación atmosférica en la mortalidad*. Valencia.

The MathWorks™. (2010, March). *Fuzzy Logic Toolbox: User's Guide*. Retrieved April 2010, from The MathWorks™:

http://www.mathworks.com/access/helpdesk/help/toolbox/fuzzy/fuzzy_product_page.html

ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA) VARIANTES TRAMO 2 - EL TRIQUE					 CONCESIONARIA RUTA DEL SOL <small>S.A.S.</small>
Código	Revisión	Fecha Aprobación	Acceso	(Hoja / Hojas)	
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	161 / 165	Proyecto Autopista Vial Ruta del Sol Sector 2

Universitat de Valencia, Aumar e Instituto de Economía Internacional. (2000). *"Valoración Económica de los Efectos de la Autopista A7 en la Comunidad Valenciana."*

Valoración Económica Ambiental S.A.S. (2011). Primer informe de aplicación y validación de la(s) metodología(s) para caracterizar, priorizar y valorar económicamente los impactos ambientales, mediante un operativo de campo en cada uno de los estudios solicitados. En C. R. S.A.S., *Evaluación Económica de Impactos Ambientales Ruta del Sol – Sector 2 (Puerto Salgar – San Roque)*.

Valoración Económica Ambiental S.A.S. (2010). *Evaluación económica de impactos ambientales en proyectos sujetos a licenciamiento ambiental.* Bogotá.

Valoración Económica Ambiental S.A.S. (2010b). Encuestas para el Análisis Económico de Impactos Ambientales Ruta del Sol Sector II. Bogotá.

Valoración Económica Ambiental S.A.S. (2011a). *Determinación de las Disponibilidades a Pagar por Mejoras en la Vía Existente, Construcción de la Segunda Calzada y Variantes en los Pasos Urbanos de la Ruta del Sol Sector Dos (Puerto Salgar – San Roque).* Bogotá.

Valoración Económica Ambiental S.A.S. (2013).

Valoración Económica Ambiental S.A.S. (2013). *Cálculos de.*

Valoración Económica Ambiental S.A.S. (Agosto 2013). *Cálculos de.*

Valoración Económica Ambiental S.A.S. (enero 2013). *Cálculos de.*

Vitousek, P. (1994, October). Beyond Global Warming: Ecology and Global Change. *Ecology*, 75(7), 1862-1876.

Yen, J., & Langari, R. (1999). *Fuzzy Logic: Intelligence, Control, and Information.* Upper Saddle River, New Jersey: Prentice-Hall, Inc.

Young, R. A. (2001). *Uncertainty and the Environment: Implications for Decision Making and Environmental Policy.* Northampton: Edward Elgar Publishing Limited.

Zadeh, L. A. (1965). Fuzzy Sets. *Information And Control*, 8(3), 338-353.

Anexos.

Anexo 1. Variación diaria del tránsito en la ruta del sol.

ESTACIÓN	RAMAL	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	Promedio
HONDA	BOGOTÁ	4106	5085	5232	5342	5940	5969	5472	5307
	DORADA	4646	5944	6200	6524	7109	6307	6518	6178
CAÑO ALEGRE	BOGOTÁ	3941	5101	5507	5586	5731	5384	5610	5266
	STA MARTA	2722	3184	3653	3603	3540	3551	3781	3433
PUERTO OLAYA	BOGOTÁ	2108	2327	2745	2877	2682	2735	2962	2634
	STA MARTA	2355	3010	3577	3609	3476	4010	3815	3407
LA LIZAMA	BOGOTÁ	1969	2712	3115	3206	2996	2927	3200	2875

ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA) VARIANTES TRAMO 2 - EL TRIQUE



Proyecto Autopista Vial Ruta del Sol Sector 2

Código	Revisión	Fecha Aprobación	Acceso	(Hoja / Hojas)
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	162 / 165

	STA MARTA	3830	4751	5381	5386	5760	5560	4775	5063
SAN ALBERTO	BOGOTÁ	2618	3242	3174	3856	3889	3302	3279	3337
	STA MARTA	3815	4814	5270	5434	5070	4484	4961	4835
BOSCONIA	BOGOTÁ	5794	6527	6954	7605	7487	5776	4451	6371
	STA MARTA	5273	4930	5532	5725	5740	3956	3461	4945
Y DE CIÉNAGA	BOGOTÁ	6389	6894	7245	7192	6553	4257	3497	6004
	STA MARTA	9062	9995	9352	9582	9552	5802	5605	8421

Fuente: Steer Davies Gleave

ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA) VARIANTES TRAMO 2 - EL TRIQUE



Proyecto Autopista Vial Ruta del Sol Sector 2

Código	Revisión	Fecha Aprobación	Acceso	(Hoja / Hojas)
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	164 / 165

Anexo 3. Matriz Camiones pequeños hora máxima demanda día típico.

Origen/Destino	Bogotá	Or M/lena	Or Sender	Norte Cesar	Atlántico	Occ Sender	AMVA	Sur Cesar	Dorada	P Boyacá	Tolima-Amazonia	Norte Snder	Gualiva	Bolívar	Pacifico	Eje Cafetero	C/marca	Berrío-Trunfo	M/lena	Honda	Boyacá	Córdoba-Sucre	Gualjira	Occ Ant	Or Ant	P Salgar	Orinoquia	Total
Bogotá	10.13%	0.38%	1.27%	0.00%	0.00%	0.13%	0.18%	0.00%	0.00%	0.00%	0.27%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	12.35%
Or M/lena	0.68%	0.19%	0.13%	0.61%	2.36%	0.85%	2.66%	0.12%	0.42%	0.23%	0.36%	0.28%	0.62%	1.18%	0.00%	0.04%	0.00%	0.20%	0.00%	0.39%	0.00%	0.00%	0.29%	0.00%	0.05%	0.04%	0.00%	11.59%
Or Sender	0.77%	0.65%	0.13%	0.72%	0.74%	2.04%	0.49%	1.25%	0.26%	0.16%	0.26%	0.68%	0.06%	0.38%	0.53%	0.44%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	9.90%
Norte Cesar	0.41%	4.24%	0.47%	1.28%	0.10%	0.00%	0.00%	0.30%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.16%	0.65%	0.18%	0.00%	0.00%	0.00%	0.52%	0.00%	0.21%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	8.46%
AMVA	3.40%	0.12%	0.29%	0.33%	0.11%	0.49%	0.00%	0.80%	0.00%	0.00%	0.55%	0.16%	0.11%	0.00%	0.00%	0.00%	0.22%	0.00%	0.00%	0.00%	0.20%	0.00%	0.12%	0.00%	0.00%	0.00%	0.11%	7.00%
Sur Cesar	0.00%	0.90%	0.38%	2.79%	1.61%	0.00%	0.25%	0.44%	0.00%	0.00%	0.00%	0.35%	0.00%	0.09%	0.00%	0.08%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.07%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	6.96%
Atlántico	1.06%	0.00%	1.72%	0.00%	0.38%	0.81%	0.33%	0.11%	0.33%	0.00%	0.22%	0.00%	0.00%	0.19%	0.00%	0.13%	0.00%	0.26%	0.00%	0.00%	0.15%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	5.84%
Tolima-Amazonia	2.69%	0.33%	0.32%	1.28%	0.00%	0.00%	0.07%	0.22%	0.00%	0.00%	0.00%	0.10%	0.00%	0.00%	0.16%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.51%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.13%	5.81%
Dorada	0.38%	0.05%	1.29%	0.25%	0.35%	0.29%	0.00%	0.99%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.12%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.37%	0.06%	0.09%	0.00%	0.07%	0.00%	0.00%	0.00%	4.09%
Occ Sender	0.08%	0.29%	0.25%	0.40%	0.00%	0.00%	0.00%	0.67%	0.00%	0.00%	0.09%	0.00%	0.00%	0.00%	0.43%	0.73%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	2.99%
Gualiva	0.40%	0.00%	0.21%	0.00%	0.00%	0.00%	0.15%	0.00%	0.00%	0.59%	0.17%	0.00%	0.00%	0.00%	0.26%	0.71%	0.24%	0.00%	0.11%	0.00%	0.00%	0.00%	0.17%	0.00%	0.00%	0.13%	0.00%	2.84%
Pacifico	0.22%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.14%	0.00%	0.00%	0.00%	0.13%	0.00%	0.88%	0.00%	0.05%	0.69%	0.81%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	2.7%
Honda	0.21%	0.00%	0.00%	0.20%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.60%	0.00%	0.11%	0.00%	0.09%	0.00%	0.09%	0.02%	0.00%	0.12%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	2.22%
Eje Cafetero	1.45%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.06%	0.00%	0.20%	0.00%	0.32%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	2.16%
P Boyacá	0.20%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.31%	0.09%	0.62%	0.08%	0.25%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.13%	0.00%	0.10%	0.00%	0.14%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	1.92%
Berrío-Trunfo	0.14%	0.00%	0.48%	0.00%	0.00%	0.78%	0.00%	0.00%	0.11%	0.22%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.11%	0.00%	0.12%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	1.83%
M/lena	0.00%	0.40%	0.50%	0.00%	0.12%	0.00%	0.14%	0.10%	0.00%	0.00%	0.10%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	1.49%
C/marca	0.34%	0.00%	0.07%	0.00%	0.00%	0.00%	0.33%	0.00%	0.04%	0.00%	0.00%	0.00%	0.24%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	1.27%
Córdoba-Sucre	0.33%	0.00%	0.13%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	1.03%
Orinoquia	0.00%	0.19%	0.00%	0.00%	0.19%	0.08%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.46%
P Salgar	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.27%	0.11%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.38%
Occ Ant	0.00%	0.10%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.11%	0.00%	0.00%	0.13%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.44%
Gualjira	0.06%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.11%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.13%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.19%
Venezuela	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.08%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.06%
Total	22.30%	8.67%	8.46%	8.34%	6.61%	6.38%	5.39%	4.58%	3.81%	3.17%	3.02%	2.52%	2.24%	2.21%	2.16%	2.04%	1.52%	1.27%	1.19%	1.06%	0.81%	0.58%	0.41%	0.37%	0.34%	0.31%	0.24%	100.00%

Fuente: Steer Davies Gleave



ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA) VARIANTES TRAMO 2 - EL TRIQUE



Proyecto Autopista Vial Ruta del Sol Sector 2

Código	Revisión	Fecha Aprobación	Acceso	(Hoja / Hojas)
PR-RS-GAM-0084	01	Abril 2014	Sin restricción	165 / 165

Anexo 4. Matriz Camiones Grandes hora máxima demanda día típico.

Origen/Destino	Bogotá	Or-M/lena	Norte Cesar	Bolívar	Atlántico	AMVA	Tolima-Amazonia	Or-Snder	Occ Snder	Pacifico	Norte Snder	Dorada	Eje Cafetero	Ormoquia	Sur Cesar	P Boyacá	Guajira	Boyacá	Berrio-Triumfo	Gualiva	Or Ant	Córdoba-Sucre	Occ Ant	C/marca	Venezuela	P Salgar	Honda	M/lena	Total
	2.73%	0.61%	5.57%	0.88%	0.95%	0.28%	0.56%	0.78%	0.66%	0.12%	0.18%	0.77%	0.07%	0.42%	0.59%	0.05%	0.69%	0.51%	0.07%	0.07%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
	0.00%	0.91%	3.39%	4.29%	2.96%	1.93%	0.21%	0.32%	1.12%	0.68%	0.00%	0.17%	0.19%	0.00%	0.07%	0.35%	0.49%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
	0.28%	10.49%	0.56%	0.47%	0.00%	0.08%	0.00%	0.00%	0.00%	0.31%	0.00%	0.53%	0.61%	0.07%	0.28%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
	7.92%	0.00%	0.18%	0.00%	0.00%	0.23%	0.26%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.46%	0.00%	0.46%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
	4.80%	0.15%	0.46%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.73%	0.00%	0.02%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
	1.19%	0.38%	0.00%	0.00%	0.35%	0.47%	0.77%	0.13%	0.28%	0.48%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
	2.30%	0.15%	0.07%	0.23%	0.00%	0.00%	0.90%	0.10%	0.23%	0.00%	0.15%	0.16%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
	0.17%	1.04%	0.24%	0.69%	0.26%	0.16%	0.52%	0.12%	0.30%	0.22%	0.08%	0.77%	0.24%	0.00%	0.21%	0.00%	0.08%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
	0.00%	0.24%	0.36%	0.03%	0.51%	0.00%	0.00%	0.79%	0.46%	0.09%	0.11%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.19%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
	0.00%	0.00%	0.97%	1.16%	0.03%	0.00%	0.00%	0.00%	0.13%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
	0.20%	0.24%	0.09%	0.00%	0.46%	0.00%	0.00%	0.00%	0.28%	0.00%	0.44%	0.00%	0.00%	0.14%	0.00%	0.00%	0.08%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
	0.00%	0.68%	0.48%	0.08%	0.15%	0.00%	0.00%	0.13%	0.00%	0.24%	0.00%	0.00%	0.17%	0.00%	0.00%	0.00%	0.12%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
	0.19%	0.00%	0.00%	0.46%	0.38%	0.13%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
	0.94%	0.00%	0.00%	0.00%	0.08%	0.00%	0.08%	0.03%	0.08%	0.12%	0.00%	0.04%	0.19%	0.00%	0.16%	0.04%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.04%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
	0.08%	0.42%	0.69%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
	0.90%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.05%	0.03%	0.00%	0.09%	0.00%	0.00%	0.08%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
	0.00%	0.00%	0.03%	0.20%	0.41%	0.17%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
	0.16%	0.65%	0.00%	0.09%	0.05%	0.04%	0.08%	0.08%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.13%	0.00%	0.14%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
	0.05%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.08%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.11%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
	0.41%	0.03%	0.00%	0.12%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.08%	0.00%	0.11%	0.03%	0.03%	0.08%	0.00%	0.00%	0.07%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
	0.00%	0.00%	0.08%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.16%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
	22.04%	14.84%	14.17%	8.03%	6.76%	4.47%	4.19%	3.75%	3.53%	2.54%	2.51%	1.69%	1.44%	1.28%	1.18%	1.15%	1.08%	0.98%	0.92%	0.60%	0.58%	0.56%	0.55%	0.47%	0.22%	0.21%	0.19%	0.08%	0.00%

Fuente: Steer Davies Gleave

