

Pese a las múltiples quejas, aún se desconocen los efectos reales del transporte de carbón en la zona. La ANLA dice que las CAR deben ser las primeras en actuar.

El 13 de enero una cantidad de carbón aún sin determinar cayó al mar de Santa Marta. El mineral terminó bajo el agua luego de que la Drummond intentara evitar el hundimiento de una de sus barcas retirando parte del carbón que llevaba y arrojándolo por la borda. Ese día el asunto no preocupó a nadie. Es más, sólo hasta la semana pasada las autoridades se enteraron de lo ocurrido, luego de que se publicaran seis imágenes que prueban el vertimiento.

Debido al escándalo, las reacciones no se hicieron esperar: la directora de la Autoridad de Licencias Ambientales (ANLA), Luz Helena Sarmiento, viajará a Santa Marta el próximo miércoles y ha sido precedida por un equipo que analizará la situación. Sarmiento le dijo a este diario que, según los resultados que arroje la investigación, las sanciones para la empresa pueden ir desde multas hasta la derogatoria de la licencia ambiental. Por su parte, el capitán Guillermo Díaz, director de la Autoridad Marítima de Santa Marta, también anunció investigaciones. Lo cierto es que lo ocurrido en el puerto plantea varios interrogantes: por un lado, ¿qué ha pasado con las múltiples denuncias acerca de los impactos ambientales del transporte y la carga de carbón en Santa Marta?, y por el otro, ¿están funcionando los controles a esta actividad por parte de las autoridades ambientales?

Las respuestas no son muy claras. Con respecto al carbón arrojado al mar, la primera en lavarse las manos fue la Corporación Autónoma Regional del Magdalena (Corpamag). Su director, Orlando Cabrera, le dijo a El Espectador que la corporación no tiene competencia en el puerto, debido a que la licencia ambiental fue otorgada por la ANLA. “La corporación debe limitarse a hacerle acompañamiento a la ANLA cuando ellos lo necesiten. En este tema, la autoridad ambiental son ellos, nosotros no hacemos seguimiento”, explicó.

Pero para Sarmiento, “la corporación hace parte del Sistema Nacional Ambiental y, así no tenga competencia, tiene la obligación de actuar en casos en los que se puedan evitar daños. Las corporaciones son las primeras que pueden actuar, más estando en la región”.

Lo cierto es que ninguna de las dos entidades se enteró de lo sucedido por medio de sus actividades de control, y a esta ahora ambas desconocen el nivel de contaminación que puede estar generando el transporte de carbón en Santa Marta.

Una realidad preocupante, si se tienen en cuenta los resultados de un reciente informe de la Contraloría General, el cual revela que en Santa Marta no se están siguiendo los métodos adecuados de cargue de carbón, causando contaminación con partículas y polvillo de

carbón, no sólo en el mar sino también el aire. Así las cosas, la contaminación va más allá de lo sucedido el 13 de enero.

El informe dice además que hay irregularidades de calidad de aire en las estaciones. Ejemplo de esto es que, en el caso de Puerto Drummond, éstas están ubicadas en una zona de bosque y cultivos de mango y arrojan resultados bastante alejados de los que se producirían si estuvieran en las áreas de mayor actividad. Para la Contraloría, la incorrecta ubicación de las estaciones es evidente, por lo que “los datos proporcionados por la actual red de monitoreo de calidad de aire operada por Corpamag no reflejan la realidad de la calidad del aire y denotan una mala cuantificación de la contaminación”.

Para el abogado ambientalista Alejandro Arias, esto demuestra que entidades como Invermar tienen una realidad de esta actividad con base en cifras equivocadas. Según Arias, “es preocupante que hoy nadie esté en condición de hablar de la real contaminación que está generando el transporte del carbón”.

Actualmente, en el departamento del Magdalena hay cuatro puertos para sacar el carbón explotado en el Cesar. Dos están en Santa Marta y dos más en Ciénaga. Se estima que por esta ruta sale más del 60% del carbón que se produce en el país.

Según Sarmiento, antes de la creación de la ANLA sólo había 13 funcionarios y cerca de 100 contratistas en la dirección de licencias ambientales. En este momento está funcionando un grupo de control con 520 personas que hacen seguimiento específico a los proyectos, hasta tres veces al año, para verificar que estén cumpliendo con la ley. Sólo en el sector minero hay 13 grupos, señala Sarmiento.

Sin embargo, reconoce que se pueden presentar fallas en el modelo de control: “Tenemos más de 5.000 proyectos, es imposible que haya un inspector para cada uno”. Asimismo admite que la Drummond es una empresa a la que se le han abierto varias investigaciones y tiene varias sanciones, pero asegura que ninguna ha ameritado quitarle la licencia ambiental.

Es muy probable que esta semana se conozca cuánto carbón cayó al mar y la sanción que recibirá Drummond. Lo que no se sabe aún es quién va a verificar que el transporte del mineral se haga de manera adecuada, para evitar que Santa Marta siga contaminándose día tras día.

[www.elspectador.com/noticias/actualidad/vivir/articulo-402684-control-de-contaminacion-sin-dolientes](http://www.elspectador.com/noticias/actualidad/vivir/articulo-402684-control-de-contaminacion-sin-dolientes)

