

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES
- ANLA -
ACTA DE AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL

Audiencia Pública Ambiental de la Licencia Ambiental en etapa de evaluación del Proyecto “ACCESOS NORTE FASE II, UNIDADES FUNCIONALES 1, 2, 3, 4 Y 5” ordenada mediante Auto N.º 08667 del 30 de septiembre de 2025			
Expediente:	LAV0004-00-2025	Empresa:	CONCESIONARIA RUTA BOGOTÁ NORTE S.A.S.
Proyecto:	Accesos Norte Fase II, Unidades Funcionales 1,2,3,4 y 5		
Fecha:	29 de noviembre de 2025		
Lugar:	Desarrollada en la ciudad de Bogotá D.C, en la Escuela Colombiana de Ingeniería Julio Garavito.		

1. Desarrollo de la Audiencia:

En las instalaciones de la Escuela Colombiana de Ingeniería Julio Garavito, en la ciudad de Bogotá, a los veintinueve (29) días del mes de noviembre de dos mil veinticinco (2025), siendo las 8:00 a.m., se dio inicio a la Audiencia Pública Ambiental solicitada por más de cien (100) personas y por cuatro (4) organizaciones sin ánimo de lucro, en el marco del trámite administrativo de evaluación iniciado mediante Auto No. 000294 del 24 de enero de 2025, correspondiente a la solicitud de licencia ambiental del proyecto denominado “ACCESOS NORTE FASE II, UNIDADES FUNCIONALES 1, 2, 3, 4 Y 5”, cuyo titular es la empresa CONCESIONARIA RUTA BOGOTÁ NORTE S.A.S., bajo el expediente LAV0004-00-2025.

Dicha audiencia fue ordenada mediante Auto No. 008667 del 30 de septiembre de 2025 y convocada mediante Edicto fijado y publicado a partir del dos (02) de octubre de 2025 en la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, en la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, y en las Personerías de las localidades de Usaquén (Bogotá D.C y Suba (Bogotá D.C).

Los estudios ambientales y la información adicional solicitada por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales y relacionada con el trámite administrativo de evaluación del proyecto fueron puestos a disposición de la comunidad en general y demás grupos de interés, a partir de la fijación del Edicto, en la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, en la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, y en las Personerías de las localidades de Usaquén (Bogotá D.C y Suba (Bogotá D.C). Asimismo, esta información fue publicada en la página web de la ANLA en el enlace: <https://www.anla.gov.co/proyectos-de-interes-en-evaluacion/pie-accesos-norte-fase-ii-unidades-funcionales-1-2-3-4-y-5>.

Adicionalmente, se promovió la participación en la reunión informativa y la audiencia pública ambiental a través de oficios de invitación a entidades de orden local, regional y nacional; reuniones con diversos actores sociales del área de influencia propuesta por el proyecto y a través de redes sociales de la ANLA.

A través de la Resolución No. 000831 del 2 de mayo de 2025, la Directora General de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, delegó al doctor Francisco Vanegas, identificado con cédula de ciudadanía 80762842, titular del cargo de Coordinador del Grupo Relación Estado Ciudadanías Código 2028 Grado 24, de la

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

Planta Global de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, la facultad de presidir la Audiencia Pública Ambiental, desde su instalación, desarrollo y finalización, ordenada dentro del expediente LAV0004-00-2025, a realizarse el día veintinueve (29) de noviembre de dos mil veinticinco (2025).

La Audiencia Pública Ambiental, fue solicitada por más de cien (100) personas y por cuatro (4) organizaciones sin ánimo de lucro acorde con lo establecido en el artículo 72 de la Ley 99 de 1993 y artículo 2.2.2.4.1.5. del Decreto 1076 del 26 de mayo de 2015.

La Audiencia Pública Ambiental se llevó a cabo en dos fases:

1. Reunión Informativa

La Reunión Informativa se llevó a cabo el sábado ocho (8) de noviembre de 2025, a partir de las 8:00 a.m, en la Escuela Colombiana de Ingeniería Julio Garavito en la ciudad de Bogotá, e informada mediante Edicto del primero (01) de octubre de 2025, fijado y publicado a partir del dos (02) de octubre de 2025 en la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA. La reunión informativa contó con el apoyo de las tecnologías de la información y las comunicaciones por medio de la transmisión en vivo, para que todas las personas participantes pudieran ser escuchadas buscando así que la participación de las comunidades fuera amplia, pública, eficiente, eficaz y en doble vía, de acuerdo con lo establecido en el artículo 2.2.2.4.1.9. del Decreto 1076 de 2015.

La Reunión Informativa contó con el apoyo de las tecnologías de la información y las comunicaciones por medio de la transmisión en vivo a través del canal de **YouTube** de la ANLA (www.youtube.com/c/AutoridadNacionaldeLicenciasAmbientales) y sus redes sociales, **Facebook** (www.facebook.com/ANLACol/), **Twitter** (@ANLA_Col) y su **página web** (www.anla.gov.co) y retransmisión de la reunión informativa en las siguientes páginas:

Descripción de la página	Enlace de conexión
FACEBOOK ANLA:	https://www.facebook.com/ANLACol/
PÁGINA WEB ANLA:	https://www.anla.gov.co/
YOUTUBE ANLA:	https://www.youtube.com/live/8s2kHtB0x6Y?si=Jik_h_yfolE3G0F7
X ANLA:	https://twitter.com/ANLA_Col

Este espacio contó con diversas herramientas para facilitar la participación ciudadana:

- ✓ Servicio de interpretación en Lengua de Señas Colombiana, visible tanto en las pantallas del auditorio como en la transmisión en vivo.
- ✓ Actividades lúdico-pedagógicas para niñas y niños en el lugar presencial, permitiendo la asistencia de madres, padres y cuidadores.
- ✓ Priorización de enfoques diferenciales para la participación
- ✓ Condiciones para facilitar la participación anónima
- ✓ Disposición de seis (6) rutas de transporte en el área de influencia propuesta para el proyecto hacia y desde el sitio de realización de la Audiencia Pública Ambiental
- ✓ Estación de bebidas calientes, almuerzo y refrigerios.

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha:	28/09/2024
		Versión:	7
		Código:	PC-FO-03

La Reunión Informativa se llevó a cabo con el propósito de fortalecer y garantizar la participación eficiente y eficaz de las comunidades en la Audiencia Pública. En este espacio, la ANLA aseguró el derecho a la información pública de la comunidad, socializando el alcance y las reglas de participación en la audiencia. Asimismo, la empresa CONCESIONARIA RUTA BOGOTÁ NORTE S.A.S. presentó el proyecto “ACCESOS NORTE FASE II, UNIDADES FUNCIONALES 1, 2, 3, 4 Y 5” destacando los impactos y las medidas de manejo propuestas.

Así las cosas, la Reunión Informativa se constituyó en un escenario de participación, en doble vía, en el que las autoridades y comunidad en general formularon preguntas con relación al proyecto y obtuvieron respuestas por parte de la empresa solicitante. De igual manera, en este espacio, se pudo efectuar preguntas a la ANLA con relación al trámite administrativo y al proceso de evaluación.

Acompañamiento de personal de la ANLA durante la reunión informativa

Presencial:

Nombre	Entidad
Francisco Vanegas	Subdirección de Mecanismos de Participación Ciudadana Ambiental - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Stefanía González Salamanca	Subdirección de Mecanismos de Participación Ciudadana Ambiental- Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Diana Marcela Hurtado	Subdirección de Evaluación de Licencias Ambientales – Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
María Cecilia Báez	Subdirección de Evaluación de Licencias Ambientales - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Andrés Villamarín	Subdirección de Evaluación de Licencias Ambientales - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Oscar Eduardo Ortiz Plazas	Subdirección de Evaluación de Licencias Ambientales - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Wilfredo Marimon	Subdirección de Instrumentos, Permisos y Trámites Ambientales - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Fabian Díaz	Subdirección de Evaluación de Licencias Ambientales - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Andrea Villalba Cifuentes	Subdirección de Mecanismos de Participación Ciudadana Ambiental - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Gloria Tatiana Martínez	Subdirección de Mecanismos de Participación Ciudadana Ambiental - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Mansell González	Subdirección de Mecanismos de Participación Ciudadana Ambiental - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Tamara Mosquera	Subdirección de Evaluación de Licencias Ambientales - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha:	28/09/2024
		Versión:	7
		Código:	PC-FO-03

Alejandra Neira	Subdirección de Instrumentos, Permisos y Trámites Ambientales - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Edna Tavera	Subdirección de Evaluación de Licencias Ambientales - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Tania Espitia	Subdirección de Mecanismos de Participación Ciudadana Ambiental - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Jimena Bohórquez Corredor	Subdirección de Mecanismos de Participación Ciudadana Ambiental - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Carlos Andrade	Subdirección de Evaluación de Licencias Ambientales- Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA

Virtual:

Nombre del Profesional	Entidad
Laura Mejía	Subdirección de Mecanismos de Participación Ciudadana Ambiental - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA

Captura de datos:

Balance de la Reunión Informativa	
Duración	6 horas y 49 minutos
Número de personas presenciales	Hasta 432 personas en el Coliseo Otoño de la Escuela Colombiana de Ingeniería Julio Garavito.
Número de preguntas formuladas y resueltas	45
Espectadores YouTube	Hasta 183 personas de manera simultánea, 3300 visualizaciones.
Redes Sociales	Se realizó cobertura digital en Facebook, con un total de 232 personas conectadas simultáneamente junto con las presentes en YouTube.
Transmisión	<p>La reunión informativa fue transmitida por las redes sociales de la ANLA con servicio de interpretación de lengua de señas</p> <p>Se pudo participar de manera presencial, a través de la plataforma de videoconferencias Teams, por medio de preguntas en las redes sociales de la ANLA y presencialmente en la Escuela Colombiana de Ingeniería Julio Garavito.</p>

2. AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL

La celebración de la Audiencia Pública Ambiental se realizó el sábado veintinueve (29) del mes de noviembre de dos mil veinticinco (2025), a partir de las 8:00 a.m., en el espacio presencial relacionado en la parte inicial de la

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha:	28/09/2024
		Versión:	7
		Código:	PC-FO-03

presente Acta y a través del uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones; lo que permitió que todas las personas participantes pudieran ser escuchadas y su participación fuera amplia, pública, eficiente, eficaz y en doble vía. También fue transmitida en vivo a través de los mismos canales de información y comunicación señalados previamente y con apoyo de lengua de señas colombiana, también utilizados en la Reunión Informativa.

Las personas inscritas y que manifestaron su deseo de intervenir mediante mecanismos multimedia como audios pregrabados o videos pudieron realizarlo mediante el uso de tecnologías de la información y la comunicación destinadas a este propósito. También fue posible intervenir a través de una plataforma de video conferencias, cuyo enlace fue enviado de manera previa a los correos electrónicos, así como durante el evento a los números de contacto o correos indicados, brindando las instrucciones de conexión y manejo del aplicativo.

El plazo para la inscripción de las personas naturales o jurídicas que querían intervenir en la audiencia, y presentar ponencias y escritos, finalizó el martes 25 de noviembre de 2025 hasta las 5:00 p.m. Para la inscripción se habilitaron los siguientes canales:

- ✓ La línea gratuita 018000112998.
- ✓ La línea de contacto ciudadano de la ANLA: (031) 2540100.
- ✓ La página web de la ANLA: www.anla.gov.co, a través del formulario previsto para este fin
- ✓ El correo electrónico de la ANLA: licencias@anla.gov.co
- ✓ De manera presencial en la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, y en las Personerías de las localidades de Usaquén (Bogotá D.C) y Suba (Bogotá D.C).

Los enlaces de transmisión de la Audiencia Pública Ambiental se encuentran disponibles a continuación:

Descripción de la página	Enlace de conexión
FACEBOOK ANLA:	https://www.facebook.com/ANLACol/
PÁGINA WEB ANLA:	https://www.anla.gov.co/
YOUTUBE ANLA:	https://www.youtube.com/watch?v=jOOqPuxxCIU
X ANLA:	https://x.com/ANLA_Col

Este espacio contó con diversas herramientas para facilitar la participación ciudadana:

- Servicio de interpretación en Lengua de Señas Colombiana, visible tanto en las pantallas del auditorio como en la transmisión en vivo.
- Actividades lúdico-pedagógicas para niñas y niños en el lugar presencial, permitiendo la asistencia de madres, padres y cuidadores.
- Priorización de enfoques diferenciales para la participación
- Condiciones para facilitar la participación anónima
- Disposición de seis (6) rutas de transporte en el área de influencia propuesta para el proyecto hacia y desde el sitio de realización de la Audiencia Pública Ambiental
- Estación de bebidas calientes, almuerzo y refrigerios.

Orden del Día

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha:	28/09/2024
		Versión:	7
		Código:	PC-FO-03

- ✓ **Proyección de videos institucionales de la ANLA:** ¿Qué hace la ANLA? o ¿Qué es la Audiencia Pública Ambiental? o Diferencia entre queja y denuncia o Mecanismos de participación ciudadana o Línea ética o Tiempos de licenciamiento
- ✓ **Presentación a cargo de Francisco Vanegas,** Coordinador del Grupo de Relación Estado Ciudadanías de la Subdirección de Mecanismos de Participación Ciudadana Ambiental y presidente de la Audiencia.
- ✓ **Presentación de seguridad,** a cargo de los operadores logísticos.
- ✓ **Interpretación de himnos:** Himno de Colombia e Himno Bogotá D.C.
- ✓ **Explicación de la Audiencia Pública Ambiental y reglas de intervención,** a cargo de **Stefanía González Salamanca.**
- ✓ **Presentación de SELA sobre el proceso de evaluación,** a cargo de **María Cecilia Báez** (Líder Técnico de SELA).
- ✓ **Presentación del proyecto,** a cargo del gerente Juan Manuel Mariño Maldonado (Concesionaria Ruta Bogotá Norte S.A.S)
- ✓ **Saludo institucional y presentación de entidades públicas presentes:**
 - **Entes de control**
 - Procuraduría delegada para Asuntos Ambientales y Agrarios: Olga Patín
 - Personería delegada para la Misionalidad Bogotá: Carlos Guillermo Osorio Personero delegado para la Misionalidad Bogotá
 - **Entidades públicas:**
 - Agencia Nacional de Infraestructura: Diana Yolima Gutiérrez Gerente Carretero
 - Entidades del Distrito: José Javier Suárez - Presentación Entidades del Distrito – (Despacho del Alcalde Mayor de Bogotá, Secretaría General, Secretaría de Medio Ambiente de Bogotá, Secretaría de Movilidad de Bogotá, Secretaría de Planeación de Bogotá, Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá y el Instituto de Desarrollo Urbano)
 - Alcaldía de Suba: Cesar Salamanca Alcalde de Suba
- ✓ **Intervención del solicitante de la Audiencia Pública Ambiental:** Fundación Naturaleza, Clima y Adaptación; Fundación Natura, Territorio y Paz; Centro de Innovación Ecológica La Baronesa, Corporación Vida del Río Fucha – CORVIF y personas delegadas para intervenir de las más de 100 personas.
- ✓ **Intervenciones de la comunidad (personas inscritas).**
- ✓ **Balances y cierres.**
 - Balance cuantitativo
 - Cierre de la sesión – Francisco Vanegas

Instalación de la Audiencia Pública Ambiental

El Coordinador del Grupo Relación Estado Ciudadanías Francisco Vanegas de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA dio la bienvenida y saludó a las autoridades presentes y comunidad en general, iniciando la Audiencia Pública ordenada dentro del expediente LAV0004-00-2025 para la solicitud de Licencia Ambiental correspondiente al Proyecto “ACCESOS NORTE FASE II, UNIDADES FUNCIONALES 1, 2, 3, 4 Y 5” adelantado ante por el solicitante CONCESIONARIA RUTA BOGOTÁ NORTE S.A.S. Así mismo, designó como secretaria de

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

la Audiencia a Tatiana Martínez, funcionaria del Grupo de Participación Ambiental, quien se encargará de levantar el acta de esta audiencia.

Adicionalmente, se mencionaron aspectos relacionados con la política de datos personales, autorización de uso y manejo de imagen indicándose que *el uso y recolección de datos* durante el evento serían tratados de acuerdo con las disposiciones contenidas en la Ley 1581 de 2012 y los Decretos 1377 de 2013 y el Decreto Único 1074 de 2015, así como las demás normas complementarias y las diversas decisiones proferidas por la Superintendencia de Industria y Comercio sobre el tema. Asimismo, se indicó la posibilidad de realizar las intervenciones de manera anónima, en caso de haber sido manifestado por alguna persona para su intervención.

Además, se mencionó que de acuerdo con la Directiva 13 del 28 de agosto de 2025 expedida por la Procuraduría General de la Nación estaba prohibido el proselitismo o desempeñar en cualquier sentido la actividad política electoral, difundir propaganda electoral o realizar manifestaciones a favor o en contra de cualquier partido, agrupación, movimiento político, o candidaturas, a través de cualquier medio o intervenir en controversias de tipo político.

De esta forma se procedió con la presentación de los miembros de la mesa principal y la mesa de apoyo de la ANLA; seguido de las intervenciones de la ANLA, en pro de otorgar contextualización del proceso administrativo a realizar, y del solicitante CONCESIONARIA RUTA BOGOTÁ NORTE S.A.S., para la presentación del proyecto. Acto seguido, el presidente de la Audiencia dio paso a las intervenciones y saludos institucionales correspondientes, y posteriormente a la intervención de los solicitantes de la Audiencia, y se realizó el llamado al respeto a las intervenciones y los tiempos y dinámica establecida para el desarrollo de la Audiencia.

Pautas de la Audiencia Pública Ambiental

Posteriormente, Stefanía González Salamanca presentó las pautas generales para el desarrollo de la jornada, conforme a lo establecido en el Decreto 1076 de 2015. Se explicó que la Audiencia Pública Ambiental constituye un espacio formal de participación mediante el cual la comunidad, las organizaciones sociales, las entidades públicas y privadas y demás actores interesados pueden aportar información, opiniones y observaciones relacionadas con los impactos y medidas del proyecto “Accesos Norte Fase II, Unidades Funcionales 1, 2, 3, 4 y 5”, insumos que serán considerados por la ANLA dentro del proceso de evaluación de la solicitud de licencia ambiental, aclarando expresamente que la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales no ha tomado ninguna decisión sobre la viabilidad del proyecto y que las intervenciones ciudadanas integran el análisis técnico y jurídico correspondiente.

A continuación, se explicó el funcionamiento de los turnos de intervención. Se informó que, dada la cantidad de personas inscritas, los turnos fueron asignados previamente y comunicados mediante correo electrónico enviado el viernes 28 de noviembre de 2025, en el cual también se indicó el tiempo máximo de intervención, fijado en tres (3) minutos por persona. En ese mismo correo se incluyó la información detallada sobre las rutas de transporte habilitadas para facilitar el acceso al lugar de la Audiencia. Se precisó que quienes no hubieran recibido el correo con su turno podían acercarse a la mesa de apoyo de la ANLA, ubicada en el recinto, con el fin de verificar su inscripción o gestionar la asignación correspondiente.

De igual forma, se indicó que la participación podía realizarse de manera presencial o virtual, pues el enlace de conexión para la modalidad remota fue remitido en el mismo correo de confirmación. Se aclaró que ambas

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024
		Versión: 7
		Código: PC-FO-03

modalidades tenían la misma validez y que la mesa técnica habilitaría el uso de la palabra según el orden establecido.

En relación con el tratamiento de datos personales, se informó que la jornada sería grabada y transmitida por los canales institucionales de la ANLA, y que el procesamiento de la información se realizaría conforme a la Ley 1581 de 2012, los Decretos 1377 de 2013 y 1074 de 2015, y la normativa aplicable. Se indicó que cualquier persona que no deseara ser grabada o fotografiada podía manifestarlo ante la mesa de apoyo para adoptar las medidas pertinentes.

Respecto a la participación de menores de edad, se aclaró que estos podían intervenir libremente en la Audiencia; sin embargo, si deseaban aparecer en las grabaciones o fotografías del evento, debía aportarse previamente el consentimiento escrito del adulto responsable. En ausencia de dicha autorización, se garantizaría su derecho a intervenir evitando la captura de su imagen.

Finalmente, se recordó que, conforme al Decreto 1076 de 2015, la Audiencia Pública Ambiental no es un espacio de debate ni de interacciones, por lo que no se permiten interrupciones durante las intervenciones. Se enfatizó la importancia del respeto por el orden del día, el turno asignado y el tiempo de intervención, así como la pertinencia de los aportes en relación con el objeto del trámite. También se informó que, además de la Audiencia, la ciudadanía cuenta con otros mecanismos de participación, como los derechos de petición, la presentación de observaciones por escrito y la radicación de solicitudes dentro del expediente.

 <p>AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL: SOLICITUD DE LICENCIA AMBIENTAL DEL PROYECTO "ACCESOS NORTE FASE II, UNIDADES FUNCIONALES 1, 2, 3, 4 Y 5"</p> <p>Interesado Concesionaria Ruta Bogotá Norte S.A.S</p> <p>Expediente LAV0004-00-2025</p> <p>Solicitante Por lo menos cien (100) personas y cuatro (4) Organizaciones sin ánimo de lucro Fundación Natura, Clima y Adaptación; Fundación Natura, Territorio y País; Centro de Innovación Ecológica La Baronesa Corporación Vida del Río Fucha - CORVIF.</p> <p>Lugar Sábado 29 de noviembre de 2025 en la Escuela Colombiana de Ingeniería Julio Garavito – Coliseo El Otoño.</p>	<p>DATOS DEL PROYECTO</p> <p>Proyecto "ACCESOS NORTE FASE II, UNIDADES FUNCIONALES 1, 2, 3, 4 Y 5"</p> <p>Área de influencia Bogotá, con área de influencia en las localidades de Usaquén y Suba.</p> <p>Trámite Trámite administrativo iniciado mediante Auto No. 294 del 24 de enero de 2025 • Ordenado mediante Auto N°8667 del 30 septiembre de 2025</p>  <p>BALANCE REUNIÓN INFORMATIVA 08 NOVIEMBRE 8:00 AM 3:30 PM</p> <p>DATOS:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%;">Más de 615 personas asistieron de manera presencial y virtual.</td> <td style="width: 25%;">Participaron, líderes de proyectos socioambientales, adultos mayores, ministerio público, organizaciones sociales, habitantes del área de influencia, niños, niñas y adolescentes.</td> <td style="width: 25%;">La Reunión Informativa fue transmitida en vivo a través del canal de Youtube y el sitio web de la ANLA</td> <td style="width: 25%;">El evento presencial se realizó en la Escuela Colombiana de Ingeniería Julio Garavito – Coliseo El Otoño.</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td colspan="2">Interpretación en lengua de señas colombiana a través de las pantallas disponibles en el espacio y en la transmisión en vivo.</td> </tr> </table>	Más de 615 personas asistieron de manera presencial y virtual.	Participaron, líderes de proyectos socioambientales, adultos mayores, ministerio público, organizaciones sociales, habitantes del área de influencia, niños, niñas y adolescentes.	La Reunión Informativa fue transmitida en vivo a través del canal de Youtube y el sitio web de la ANLA	El evento presencial se realizó en la Escuela Colombiana de Ingeniería Julio Garavito – Coliseo El Otoño.			Interpretación en lengua de señas colombiana a través de las pantallas disponibles en el espacio y en la transmisión en vivo.	
Más de 615 personas asistieron de manera presencial y virtual.	Participaron, líderes de proyectos socioambientales, adultos mayores, ministerio público, organizaciones sociales, habitantes del área de influencia, niños, niñas y adolescentes.	La Reunión Informativa fue transmitida en vivo a través del canal de Youtube y el sitio web de la ANLA	El evento presencial se realizó en la Escuela Colombiana de Ingeniería Julio Garavito – Coliseo El Otoño.						
		Interpretación en lengua de señas colombiana a través de las pantallas disponibles en el espacio y en la transmisión en vivo.							

Fecha:	28/09/2024
Versión:	7
Código:	PC-FO-03

<p>BALANCE REUNIÓN INFORMATIVA</p> <p>DATOS:</p> <ul style="list-style-type: none"> 9 traslados identificados Apoyo de la plataforma Teams, donde participaron representantes trabajadores de la ANLA Espacio para niños y niñas, se dispuso de espacio lúdico 	<p>¿EN QUÉ CONSISTE LA REUNIÓN INFORMATIVA</p> <p>Fortalece y garantiza los derechos de acceso a información ambiental.</p> <p>Escenario de participación en doble vía:</p> <p>La comunidad, organizaciones sociales, autoridades y público en general pueden formular preguntas con relación al proyecto para tener respuestas por parte de la empresa.</p>						
<p>¿QUÉ ES UNA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL?</p> <p>Es un mecanismo de participación ciudadana mediante el cual la ANLA garantiza el derecho a la participación pública en asuntos ambientales de la comunidad en general, las organizaciones sociales, las entidades públicas y privadas y demás interesados, de presentar los diferentes aspectos que tienen que ver con el carácter ambiental social, técnico y jurídico relacionados con los impactos y medidas de manejo de un proyecto, obra o actividad que requiera o cuente con licencia ambiental.</p>	<p>01 Las intervenciones deberán efectuarse de manera respetuosa y referirse al objeto de la Audiencia</p> <p>02 No se permiten interacciones, ni interrupciones de ninguna índole durante el desarrollo de las intervenciones.</p> <p>03 Durante la realización de la Audiencia Pública Ambiental, los intervenientes podrán aportar documentos y pruebas, los cuales serán entregados a la mesa técnica de la ANLA o enviados al correo electrónico institucional.</p>						
<p>OBJETO DE LA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL</p> <p>DAR A CONOCER: La solicitud de licencias, permisos o concesiones ambientales, o la existencia de un proyecto, obra o actividad.</p> <p>Los impactos que éste pueda generar o generare, y la efectividad de la implementación de las medidas de manejo propuestas o implementadas.</p> <p>RECIBIR: Opiniones Recomendaciones Información y documentos Aportes de la comunidad, organizaciones sociales y entidades públicas o privadas.</p>	<p>ALCANCE DE LA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL</p> <p>01 Se reciben opiniones, información y documentos, que deberán tenerse en cuenta en el momento de la toma de decisiones por parte de la ANLA.</p> <p>02 Durante la celebración de la audiencia pública no se adoptan decisiones.</p> <p>03 No es una instancia de debate ni de discusión.</p> <p>04 No agota el derecho de los ciudadanos a participar mediante otros instrumentos en la actuación administrativa correspondiente.</p>						
<p>PUBLICACIÓN DEL EDICTO</p> <ul style="list-style-type: none"> Personerías Alcaldías CAR ANLA <p>DIFUSIÓN DEL EDICTO:</p> <ul style="list-style-type: none"> Página web ANLA / Redes Sociales Alcaldías Avanzada pedagógica ANLA Micrositio: https://acortar.link/pvKRwZ 	<p>DISPONIBILIDAD DE LOS ESTUDIOS</p> <p>Los Estudios Ambientales y la Información Adicional están disponibles para consulta en:</p> <table border="1"> <tr> <td>Lugares</td> <td>Sitio web de la ANLA</td> <td>Enlace</td> </tr> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> Corporación Autónoma Regional Alcaldías y Personerías </td> <td>www.anla.gov.co</td> <td>https://acortar.link/pvKRwZ</td> </tr> </table>	Lugares	Sitio web de la ANLA	Enlace	<ul style="list-style-type: none"> Corporación Autónoma Regional Alcaldías y Personerías 	www.anla.gov.co	https://acortar.link/pvKRwZ
Lugares	Sitio web de la ANLA	Enlace					
<ul style="list-style-type: none"> Corporación Autónoma Regional Alcaldías y Personerías 	www.anla.gov.co	https://acortar.link/pvKRwZ					

ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL

Fecha:	28/09/2024
Versión:	7
Código:	PC-FO-03



Exposición de los procesos y competencias de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA

De forma consecuente, María Cecilia Báez, Líder Técnica de la Subdirección de Evaluación de Licencias Ambientales, dio paso a la exposición en materia del proceso de evaluación para el licenciamiento ambiental. La intervención se centró en tres aspectos: (I) qué es una licencia ambiental, (II) trámite administrativo de la evaluación para el licenciamiento ambiental y (III) Qué es y cuáles son los contenidos de un Estudio de Impacto Ambiental.



Fecha:	28/09/2024
Versión:	7
Código:	PC-FO-03



Explicación del Proyecto por parte de la empresa CONCESIONARIA RUTA BOGOTÁ NORTE S.A.S.

Posteriormente, se dio paso a la exposición del proyecto por parte de la empresa CONCESIONARIA RUTA BOGOTÁ NORTE S.A.S., bajo la dirección de la Profesional Juan Manuel Mariño Maldonado y el equipo delegado, mediante la utilización de una presentación con apoyos de videos y diapositivas para aborda distintos tópicos del proyecto, de los impactos y medidas de manejo ambiental propuestas.

**CONCESIONARIA
RUTA BOGOTÁ
NORTE S.A.S**

PROYECTO ACCESOS NORTE FASE II
AMPLIACIÓN AUTOPISTA NORTE
Audiencia Pública Ambiental

Transporte
Vigilado SuperTransporte RUTA ANI

1

NUESTRA IDENTIDAD, NUESTRO PROYECTO: PUENTE ENTRE LO PÚBLICO Y LO PRIVADO

1. Nuestra Identidad, nuestro proyecto: Puente entre lo público y lo privado

2. La ingeniería al servicio de la comunidad: Del actual al nuevo escenario

Vigilado SuperTransporte RUTA ANI

**NUESTRA IDENTIDAD, NUESTRO PROYECTO:
PUENTE ENTRE LO PÚBLICO Y LO PRIVADO**

- Ampliación Autopista Norte de 3 a 5 carriles + con el ancho de TM+ cicloruta+ andén (5,83 Km en cada costado - Cll 191 a Cll 245)
- Construcción de dos retornos elevados
- Construcción de 6 puentes peatonales tipo TM

Ubicación: Colombia - Cundinamarca - Bogotá

Contrato de Concesión: No. APP 001 del 01 de abril del 2022 – Agencia Nacional de Infraestructura.

Alcance Audiencia Pública Ambiental de la Licencia Ambiental: Ampliación de la Autopista Norte UF1 – UF5

2

LA INGENIERÍA AL SERVICIO DE LA COMUNIDAD: DEL ACTUAL AL NUEVO ESCENARIO

2. La ingeniería al servicio de la comunidad: Del actual al nuevo escenario

Vigilado SuperTransporte RUTA ANI

ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL

Fecha:	28/09/2024
Versión:	7
Código:	PC-FO-03

<p>LA INGENIERÍA AL SERVICIO DE LA COMUNIDAD: DEL ACTUAL AL NUEVO ESCENARIO</p> <p>Vigilado SuperTransporte RUTA ANI</p>	<p>LA INGENIERÍA AL SERVICIO DE LA COMUNIDAD: DEL ACTUAL AL NUEVO ESCENARIO</p> <p>SOLICITUD DE UBICACIÓN PUENTE PEATONAL</p> <ul style="list-style-type: none"> Altazar los retornos entre el intercambiador de la Av. El Palo y los retornos proyectados, requeriría una intervención del humedal Torca - Guaymaral. Por ello, no se ubican retornos en el tramo de cruce directo del humedal, para evitar la interferencia sobre el acostamiento y sus zonas de monjejo y preservación. En conjunto, la localización elegida mantiene el nivel de servicio y la seguridad garantiza la conectividad con la red urbana y es compatible con las restricciones fiscales y ambientales del proyecto. <p>Vigilado SuperTransporte RUTA ANI</p>
<p>LA INGENIERÍA AL SERVICIO DE LA COMUNIDAD: DEL ACTUAL AL NUEVO ESCENARIO</p> <ul style="list-style-type: none"> Altazar los retornos entre el intercambiador de la Av. El Palo y los retornos proyectados, requeriría una intervención del humedal Torca - Guaymaral. Por ello, no se ubican retornos en el tramo de cruce directo del humedal, para evitar la interferencia sobre el acostamiento y sus zonas de monjejo y preservación. En conjunto, la localización elegida mantiene el nivel de servicio y la seguridad garantiza la conectividad con la red urbana y es compatible con las restricciones fiscales y ambientales del proyecto. <p>Vigilado SuperTransporte RUTA ANI</p>	<p>PLAY</p>
<p>3 DETERMINANTES CLAVES DEL PROYECTO</p> <p>Vigilado SuperTransporte RUTA ANI</p>	<p>DETERMINANTES CLAVES DEL PROYECTO</p> <p>RESPECTO POR NUESTRO TERRITORIO</p> <p>Vigilado SuperTransporte RUTA ANI</p>
<p>4 DESAFÍOS ESTRATÉGICOS: LO QUE DEBÍAMOS SUPERAR</p> <p>Vigilado SuperTransporte RUTA ANI</p>	<p>DESAFÍOS ESTRATÉGICOS: LO QUE DEBÍAMOS SUPERAR</p> <ul style="list-style-type: none"> 2 DESAFÍOS Reconciliar los ecosistemas Y SALVAGUARDAR LA SEGURIDAD DE LOS USUARIOS DE LA VÍA Inundaciones Connectividad ecosistémica <p>Vigilado SuperTransporte RUTA ANI</p>
<p>DESAFÍOS ESTRATÉGICOS: LO QUE DEBÍAMOS SUPERAR</p> <p>Modelos cuadriles - periodo retorno de 100 años Análisis cuencas hidráulicas Cerros Orientales - Río Bogotá Modelo hidráulico bidimensional</p> <p>Vigilado SuperTransporte RUTA ANI</p>	<p>DESAFÍOS ESTRATÉGICOS: LO QUE DEBÍAMOS SUPERAR</p>

ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL

Fecha:	28/09/2024
Versión:	7
Código:	PC-FO-03

<p>ELEVACIÓN SELECTIVA DE LA AUTOPISTA</p> <p>ELEVACIÓN DE LA VÍA DE HASTA 4,4 m</p> <ul style="list-style-type: none"> > Aumento del área hidráulica 419 % > Área actual: 38 m² > Área proyectada: 158m² 	
<p>DESAFÍOS ESTRÁTÉGICOS: LO QUE DEBÍAMOS SUPERAR</p> <p>ANÁLISIS DE CONECTIVIDAD ECOSISTÉMICA</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. Selección de especies 2. Determinación de un área de análisis regional 3. Selección de variables o capas y análisis de idoneidad 4. Nodos y/o puntos de conexión 	<p>SELECCIÓN ESPECIES</p> <ul style="list-style-type: none"> > Registradas en el área de influencia. > Zonas pantanosa (separador y transversal). > Conectividad ecológica PMA de Torca, Guaymaral y el POZ Norte. > De diversos hábitos representativos del área de estudio y los hábitats. > Mayor riesgo de atropelamiento. > Mayor interés para la conservación.
<p>ÁREA ANÁLISIS REGIONAL</p> <ul style="list-style-type: none"> > Rango de hogar de las especies seleccionadas. > Área de conexión entre los nodos en el centro del rango. > Área de importancia para la conservación. -> Reserva Thomas van der Hammen -> Cerros Orientales -> Humedales Torca y Guaymaral 	<p>SELECCIÓN DE VARIABLES O CAPAS Y ANÁLISIS DE IDONEIDAD</p> <ul style="list-style-type: none"> > Los variados o capas para evaluar el territorio desde un punto de vista de idoneidad y conectividad. > Se realizó una evaluación de idoneidad para el software Circoscape. > Estos capas fueron redactadas con un costo de 0 a 1000 en la que 0 correspondiente a los peores hábitats y 1000 correspondiente a los más favorables para la especie. > VERDES: zonas más (+) atractivas para las especies. > ROJAS: zonas menos (-) atractivas para las especies. <p>Software Circoscape para las modelaciones realizadas. Programa Linkage Mapper para establecer las rutas de menor costo.</p>
<p>NODOS Y/O PUNTOS DE CONEXIÓN</p> <p>Nota: son los nodos más relevantes de los que se seleccionaron, elegidos por su importancia para la conservación y su ubicación dentro del rango de conectividad [softwared Circoscape].</p> <p>Para la conectividad y sobre fueron 4 nodos, pero solo 3 fueron seleccionados y nombrados, para el cual 4 lo pone gris.</p>	<p>PASOS DE FAUNA TERRRESTRE</p> <ul style="list-style-type: none"> > Paso 1 – Quebrada Novita > Paso 2 – Quebrada Las Pilas > Paso 3 – Unión Torca Guaymaral (Calle 222) > Paso 4 – Vivero Monteperla (Calle 220) > Paso 5 – Canal Guaymaral (Jardines del recuerdo)
<p>PASOS DE FAUNA</p> <p>BENEFICIOS PARA LA FAUNA</p> <ul style="list-style-type: none"> > Tránsito > Iluminación > Ventilación > Seguridad 	<p>PASOS DE FAUNA</p> <p>Mamífero mas grande zona</p> <p>Guía de pasos de fauna (MinAmbiente, 2023)</p> <ul style="list-style-type: none"> > Altura mínima: 0.50 m > Ancho mínimo: 0.5 m

Fecha:	28/09/2024
Versión:	7
Código:	PC-FO-03

<h3>PASOS DE FAUNA</h3> <p>PANTALLAS ARBUSTIVAS</p> <p>La entrada a estos pasos de fauna se le da lo más natural posible para la especie: vegetación y puentes según lo establecido en el POZN.</p> <p>Se favorecerá la presencia de vegetación arbustiva y arbórea, que permita la permanencia de la fauna en la vía (Málaga, 2023). Especies con follaje denso, frutos no comestibles para los animales.</p> <p>El autorato está comprometido a las directrices que se presentan, así como al progreso en la Guía de pasos de fauna (Málaga, 2023), a continuación.</p> <p>Vigilado SuperTransporte RUTA ANI</p>	<h3>PASOS DE FAUNA</h3> <p>Para el diseño de las obras hidráulicas del proyecto se tuvo en cuenta la información ecológica del pez Capitón de la Sabana (especie de mayor tamaño que la Guapachita).</p> <p>Caudales mínimos vitales, de las especies acuáticas asociadas a los humedales.</p> <p>Para el pez Capitón de la Sabana se reporta una altura de fondo de agua de conservación mínima de 10 cm.</p> <p>Caudal mínima ecológica garantizada para mantener la conectividad ecológica en los humedales y preservación de la especie.</p> <p>El diseño y dimensiones de las obras permite que en los pasos de fauna se mantengan condiciones de sombra, luz y ventilación, así como velocidades de flujo de acuerdo a las preferencias ecológicas y ecología reportada de la especie, para fomentar su uso como paso pero no para para que se conviertan en sitio de residencia.</p> <p>Capitón de la Sabana (Anfibio tropical mediano)</p> <p>Vigilado SuperTransporte RUTA ANI</p>
<h3>PASOS DE FAUNA</h3> <p>En las zonas del separador en donde las obras hidráulicas van abiertas, las pasarelas en los pasos de fauna de fondo propuestas irán elevadas y tendrán una continuidad que permita el acceso y desplazamiento de las especies costados de la autopista al costado sobre el separador.</p> <p>Estas pasarelas serán elevadas en estos puntos del separador para evitar que las estructuras se hundan en eventos extremos de inundación, teniendo en cuenta que el separador hace parte de la red hidráulica del sistema hidráulico de la zona.</p> <p>En estos puntos las pasarelas tendrán un ancho libre de 0,70 m para dar mayor estabilidad y superficie de paso para las especies en sus desplazamientos.</p> <p>Las pasarelas tendrán unas estructuras oledadas en estas zonas que conecten a la altura del terreno del separador para permitir el acceso y desplazamiento de las especies sobre el separador.</p> <p>Tránsito Seguridad</p> <p>Vigilado SuperTransporte RUTA ANI</p>	<h3>RECONCILIAR LOS ECOSISTEMAS</h3> <p>i 2 DESAFÍOS</p> <ul style="list-style-type: none"> Inundaciones Connectividad ecosistémica <p>Vigilado SuperTransporte RUTA ANI</p>
<h3>5 DE IDEA A IMAGEN: EL RECORRIDO AUDIOVISUAL DE LA SOLUCIÓN</h3> <p>Vigilado SuperTransporte RUTA ANI</p>	<h3>6 COMPROMISO Y RESPONSABILIDAD DESDE NUESTRO EIA</h3> <p>Vigilado SuperTransporte RUTA ANI</p>
<h3>ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL</h3> <p>ACTIVIDADES DEL PROYECTO</p> <ul style="list-style-type: none"> • Construcción de corredores • Construcción de dos retornos elevados • Construcción de ciclovías - andenes <p>ÁREA DE INFLUENCIA</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abiótica: Suelo-Hidrología - Paisaje-Ruido-Aire • Biótica: Flora-Fauna-Coberturas • Socioeconómica: División socio económica - JAC <p>CARACTERIZACIÓN AMBIENTAL</p> <ul style="list-style-type: none"> • 59 unidades de paisaje • Territorios Artificializados: 80,84% • Territorios agrícolas: 27,98% • Humedales y zonas pantanosas: 5,59% • Flora: 1 especie en categoría en Peligro y 3 especies en categoría Vulnerable (IUCN) • Fauna: 2 especies de anfibios endémicas; 3 especies de aves amenazadas, 2 endémicas y 22 migratorias. <p>Vigilado SuperTransporte RUTA ANI</p>	<h3>33 IMPACTOS IDENTIFICADOS Y EVALUADOS</h3> <p>Importancia de las interacciones de carácter negativo y positivo para las 22 actividades evaluadas en este escenario</p> <p>ESCENARIO CON PROYECTO</p> <p>¿EN CUÁLES MEDIOS SE PRESENTA LA MAYOR CANTIDAD DE IMPACTOS POSITIVOS?</p> <ul style="list-style-type: none"> > SOCIOECONÓMICO Y CULTURAL <p>¿EN CUÁLES MEDIOS SE PRESENTA LA MAYOR CANTIDAD DE IMPACTOS NEGATIVOS?</p> <ul style="list-style-type: none"> > ATMOSFÉRICOS > HIDROLÓGICO <p>Vigilado SuperTransporte RUTA ANI</p>
<h3>MEDIDAS QUE TRANSFORMAN</h3> <p>Obras de Drenaje Transversal</p> <p>No se requiere separación de agua. Manejo y protección de ecosistemas acuáticos</p> <p>Ocupaciones de suelo</p> <p>10 ocupaciones de suelo sobre el cuerpo de agua. Conectividad Hídrica</p> <p>Manejo de Foco</p> <p>Rescate de epítitas y traslado de especies en veda</p> <p>Manejo de Fauna Silvestre</p> <p>Se realizan extracciones de rescate y ajuventamiento</p> <p>Corredores ecológicos</p> <p>Vigilado SuperTransporte RUTA ANI</p>	<h3>MEDIDAS BASADAS EN LA NATURALEZA</h3> <p>Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS)</p> <p>Curvas Verdes</p> <p>Monitoreo de sedimentos</p> <p>Control de Contaminantes</p> <p>Barreras de detención</p> <p>Monitoreo y Seguimiento</p> <p>Vigilado SuperTransporte RUTA ANI</p>

ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL

Fecha:	28/09/2024
Versión:	7
Código:	PC-FO-03

PLAN DE COMPENSACIÓN   <p>Área objeto de compensación 23,90 Ha Área a Compensar 99,80 Ha</p> <p>DÓNDE COMPENSAR?</p> <ul style="list-style-type: none"> Reserva Forestal Thomas van der Hammen Estructura Ecológica Principal (EEP) Río Bogotá Humedales Torca y Guaymaraí Áreas de Protección e Conservación Alberca (ANCA) de los quebradas Los Ríos, San Juan, Potrero y Aguas Calientes <p>¿CÓMO COMPENSAR?</p> <ul style="list-style-type: none"> Preservación Restauración ecológica (con antojo en rehabilitación) Uso sostenible <p>Vigilado SuperTransporte RUTA ANI</p>	<p>PLAN DE COMPENSACIÓN</p> <p>Las acciones proyectadas en la Estructura Ecológica Principal aumentan y mejoran la conectividad sobre cuatro zonas principales:</p> <ol style="list-style-type: none"> Sobre las rondas de los quebradas San Juan, Potrero y Aguas Calientes con el humedal Torca potencializadas como corredores ecológicos con los cerros orientales. Sobre la ronda de la quebrada los Ríos como corredor ecológico por la reserva Thomas van der Hammen, potencializando la conectividad entre la fauna local y conectando con el humedal Guaymaraí hacia el occidente. Cerca al humedal de Torca y Guaymaraí en inmediaciones de la Calle 222 mejoran la conectividad entre el humedal y la fauna propuesta en ambos costados de la autopista. En inmediaciones del humedal Guaymaraí adyacente a la reserva Thomas Van der Hammen. <p>Vigilado SuperTransporte RUTA ANI</p>
<p>COMUNIDAD NUESTRO ALIADO MÁS VALIOSO</p> <p>GRUPOS DE INTERÉS</p> <ul style="list-style-type: none"> Alcaldías Locales de Suba y Barrios Autoridades distritales Barrios (5) JAC (8) Conjuntos residenciales, Condominios y Urbanizaciones (66) Parques (1) Alcantarrero (1) Organizaciones Ambientales y asociaciones (6) Colegios (41) Universidades (9) Sector comercial Industria Clubes Parques cementerios Medios de comunicación local <p>Vigilado SuperTransporte RUTA ANI</p>	<p>MOMENTOS DE PARTICIPACIÓN</p> <p>Participación de más de 1744 personas</p>  <p>Presentación del Estudio y el Proyecto Taller de impactos y medidas de manejo Resultados del EIA</p> <p>Vigilado SuperTransporte RUTA ANI</p>
<p>INSTRUMENTOS DE GESTIÓN SOCIAL</p> <p>PAGA</p> <p>Relacionamiento con nuestros grupos de interés</p> <p>Vigilado SuperTransporte RUTA ANI</p>	<p>OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO</p> <p>LÍNEA DE ATENCIÓN A EMERGENCIAS: 316 830 00 30</p> <ul style="list-style-type: none"> Atención de incidentes y accidentes. BACHEO Y PARCHEO GERALIZACIÓN HORIZONTAL Y VERTICAL Carro Taller y grúas tipo gancho y planchón y Cama Baja. REPARACIÓN DE FISURAS Y GRIETAS Inspección y vigilancia. LIMPIEZA DEL CORREDOR LIMPIEZA DE OBRAS DE DRENAJE REMOCIÓN DE DERRUMBES <p>Vigilado SuperTransporte RUTA ANI</p>
<p>TRES PUNTOS IMPORTANTES: VALOR, RECURSOS Y DURACIÓN DE LA OBRA</p> <p>VALOR DEL PROYECTO: 1.8 BILLONES</p> <p>¿CÓMO SE PAGA? NO REQUIERE PEAJES NI IMPUESTOS ADICIONALES</p> <p>DURACIÓN DE LA OBRA CONSTRUCCIÓN: 5 AÑOS</p> <p>Vigilado SuperTransporte RUTA ANI</p>	<p>VALOR, RECURSOS Y DURACIÓN DE LA OBRA</p> <p>Vigilado SuperTransporte RUTA ANI</p>
<p>EN EL 2030 LOS COLOMBIANOS PODREMOS DISFRUTAR DE LA AUTOPISTA QUE TODOS NOS MERECEMOS.</p> <p>2030</p> <p>Vigilado SuperTransporte RUTA ANI</p>	

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

Intervenciones y Saludos Institucionales	
Entidades Públicas que hicieron presencia durante la Audiencia Pública Ambiental	
	
Olga Patín - Procuraduría delegada para Asuntos Ambientales y Agrarios	
<p>Muy buenos días. Bueno, la Procuraduría General de la Nación en coherencia con su mandato constitucional y su compromiso de garantizar la adecuada interpretación de los preceptos constitucionales, especialmente el derecho a la participación y al debido proceso, celebra la realización de esta audiencia pública ambiental. Somos conscientes de la necesidad de fomentar estos espacios y mecanismos de diálogo y de construcción de confianza con los distintos sectores sociales. Por ello, aplaudimos la convocatoria de esta audiencia que representa una valiosa oportunidad de interacción entre la comunidad, la autoridad ambiental y los demás actores interesados. Tal como lo han manifestado, esta audiencia se celebra en el marco del trámite de la licencia ambiental para el proyecto Accesos Norte 2, que actualmente se adelanta ante la ANLA, siendo este precisamente el escenario que mejor garantiza la participación ciudadana, pues le da a las comunidades, a las organizaciones sociales y a otros interesados la posibilidad de presentar todas las observaciones, denuncias, inquietudes o información sobre los impactos reales del proyecto, proporcionándole insumos esenciales para adoptar una decisión más justa, informada y legítima a la autoridad ambiental. En esencia, estamos contribuyendo a fortalecer nuestras instituciones y a consolidar una verdadera corresponsabilidad entre los sectores público, privado y social. En este sentido, la Procuraduría General de la Nación velará porque esta audiencia pública se desarrolle bajo los más estándares de participación ciudadana. Garantizaremos que todos los actores inscritos previamente tengan la oportunidad de ser escuchados en un ambiente de respeto, pluralidad y cordialidad donde se valore cada intervención por su aporte sustutivo al proceso. Asimismo, resulta pertinente recordar que de conformidad con la directiva 004 del 25 de febrero de la Procuraduría General de la Nación, no se permitirá ningún tipo de intervención política ni ningún tipo de participación con fines electorales en estos espacios. Dado que nos encontramos en un periodo preelectoral, se deberá garantizar en este escenario se mantenga libre de cualquier intervención con connotaciones políticas, a fin de evitar distorsionar su propósito legítimo y preservar la genuina participación de los actores sociales. De otra parte, aseguraremos que todas las posturas, opiniones y observaciones que se presenten durante esta audiencia serán recogidas y estudiadas con el debido rigor por parte de la ANLA. Solo así podremos asegurar que la comunidad sea efectivamente tenida en cuenta e incida de manera real en las decisiones que puedan impactar su territorio, sus recursos y su bienestar. Finalmente, la Procuraría hará seguimiento no solo a lo que se escuche en el día de hoy, sino también al resultado de esta audiencia. Nuestra labor continuará para que los compromisos se cumplan y la comunidad pueda confiar en que su participación fue significativa. Es fundamental garantizar que las comunidades locales, especialmente aquellas más vulnerables o con menor acceso a la información técnica, pueda participar en igualdad de condiciones. La equidad en la participación es una condición para que haya justicia ambiental. Muchas gracias</p>	



**Diana Yolima Gutiérrez Gerente Carretero
Agencia Nacional de Infraestructura**

Buenos días para todos. Un saludo muy especial de parte del presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, el Dr. Óscar Torres, del vicepresidente ejecutivo, el ingeniero Roberto Uparela, haciendo presencia y de verdad muchas gracias a todos por su asistencia.



José Javier Suárez - Presentación Entidades del Distrito (Despacho del Alcalde Mayor de Bogotá, Secretaría General, Secretaría de Medio Ambiente de Bogotá, Secretaría de Movilidad de Bogotá, Secretaría de Planeación de Bogotá, Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá y el Instituto de Desarrollo Urbano)

Bueno, de nuevo, muy buenos días para todos. Hoy el distrito se encuentra presente acompañando este proceso. Eh, nos encontramos presentes. El despacho del alcalde mayor de Bogotá, el despacho de la Secretaría General, la Secretaría de Medio Ambiente de Bogotá, la Secretaría de Movilidad de Bogotá, la Secretaría de Planeación de Bogotá, la empresa de acueducto y alcantarillado de Bogotá y el Instituto de Desarrollo Urbano, ejerciendo el derecho propio que tenemos como distrito. nos vamos a intervenir en los siguientes términos. Queremos manifestar que desde el 2019 el Distrito Capital, la Agencia Nacional de Infraestructura ANI y el Distrito de Desarrollo Urbano suscribieron un convenio para unir esfuerzos para hacer posible el proyecto de accesos norte 2 en el que se encuentra la ampliación de la autopista norte desde la 191 a la 245. Hoy estamos aquí como representantes del Distrito Capital. para acompañar el trámite de la licencia ambiental que adelanta el concesionario ante la ANLA, como establece el convenio que hemos firmado. Es importante que ustedes conozcan que las diferentes entidades del distrito hemos trabajado de manera articulada con las para que el proyecto se ajuste a las normas urbanas como el plan de ordenamiento territorial y el plan zonal del norte. Por esto hemos realizado numerosas mesas de trabajo con la Agencia Nacional de Infraestructura para expresar las recomendaciones al proyecto, el cual cuenta con la no objeción de la interventoría contratada por la ANI. Asimismo, dentro del proceso de licenciamiento ambiental del corredor de la autopista norte, el distrito Capital, a través del Idú, ha emitido tres pronunciamientos distritales que recogen los conceptos técnicos de las entidades con relevancia en el proyecto, así como también lo ha hecho la Secretaría de Medio Ambiente. De manera particular se ha contado con la participación de la Secretaría de Planeación para temas como el perfil y la reserva vial, la Secretaría Distrital de Movilidad en asuntos de

ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL

Fecha:	28/09/2024
Versión:	7
Código:	PC-FO-03

conectividad vial y peatonal, la empresa Transmilenio en temas de operación del sistema Transmilenio, la empresa de acueducto alcantarillado de Bogotá en lo referente a la red matriz, conectividad hidráulica y por supuesto la Secretaría de Medio Ambiente en el tema de conectividad ecosistema y conectividad hidráulica. La armonización surtida con las entidades del distrito es clave para las infraestructuras sensibles que están en la zona, como la red matriz de Tibitoc, construida desde el año 1972, que provee la mayor parte de agua potable a la ciudad desde lo técnico, operativo y mantenimiento y pone en riesgo la prestación del servicio de agua para la población de la ciudad y los municipios de la región a los que le presta el servicio, oscilando entre el 30 y el 60%. toda vez que podría comprometer la estabilidad estructural de la tubería y eh la importancia de esta red matriz. Esto implica que los diseños elaborados por el concesionario y validados por la interventoría han sido analizados a la luz de los lineamientos de sostenibilidad ambiental, de conectividad hídrica y de conectividad ecosistémica esto implica que los diseños elaborados por el concesionario aliados por la interventoría han sido analizados a la luz de los lindamientos de sostenibilidad ambiental, de conectividad hídrica y ecosistémica. a la luz de los proyectos de transporte masivo, infraestructura de movilidad, redes y demás establecidos en el plan de ordenamiento territorial zonal del norte y con la participación de las entidades distritales competentes. Finalmente, el distrito reafirma el apoyo y participación en estos espacios en los que la armonización entre la infraestructura y la sostenibilidad ambiental son indispensables y dialogan para el progreso de Bogotá y la región. Muchísimas gracias.



**Cesar Salamanca -
Alcalde de la Localidad de Suba**

Muy buenos días. Mi nombre es César Salamanca, alcalde local de SUA. Eh, dado que somos una localidad tan diversa, es importante aclarar que esto es aquí como administrador público, no representando las 1300,000 voces de la localidad. Lo que sí tengo que decir es que la puerta norte de la capital del país más lindo del mundo se llama SUA y actualmente están llegando 110,000 nuevos vecinos que están condenados a vivir en un trancón, 45,000 rutas de eh perdón, 4500 rutas de colegio y 45,000 casi 50,000 niños que deberían generarnos suficiente alerta. Es fácil oponerse a un proyecto para quienes no quieren ni siquiera tener hijos. Es fácil oponerse a un proyecto cuando se piensa que la Bogotá todavía llega hasta el tercer puente. Es fácil oponerse a un proyecto cuando no diferenciamos en términos económicos lo normativo de lo positivo. Ya es una ciudad que se expandió, ya hay una zona metropolitana y lo cierto es que los subanos y las subanas que ingresan un sábado, un domingo, un lunes festivo, estamos teniendo que subir hasta la carrera séptima para poder ingresar al occidente de la localidad. Estoy cansado de escuchar que a Suba le digan sal si puedes. Y esto tiene que ver con que la salida la que hay 80 protestas en esta reciente semana por el mal estado y la poca capacidad que tiene en el mes de marzo. Protestas en la vía Suba - Cota por el la enorme cantidad de tráfico y el riesgo que tiene la vida en ese corredor vial. Pero ahora en la autopista norte que llevamos tantos años esperando que se realice y viendo que solamente tres planes parciales de los 34 que tiene Lagos de Torca están en plena ejecución trayendo 100,000 vecinos nuevos y se está tardando. Es hora de preguntar si desde la desde esta

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024
		Versión: 7
		Código: PC-FO-03

voz local que hicimos para el desarrollo de Bogotá, para que el desarrollo de Bogotá no piense en los subanás. Hoy tengo que hablar desde esta voz local bajo el entendido que nosotros estamos de paso. Los humedales que se van a volver a conectar, si esta hora se da, o el humedal que volvería a tener conexión. él va a permanecer y esos proyectos que en teoría son eternos, que llamamos ciudad, deben continuar. Por eso hoy lo que le pido a las entidades relacionadas hoy con esta decisión y con la posibilidad de esta licencia, les ruego que piensen en estas voces locales. Les ruego que piensen en que la entrada norte a la capital del país está muy muy afectada, perdiendo muchos tiempos, muchas vidas. Soy papá de un niño de 6 años y una niña de 4 años. El colegio que más nos gustó con mi esposa no lo vamos a poder tomar porque hoy los niños perderían demasiada vida en la rutas. Así las cosas, tengan en cuenta esta voz local. Gracias por hacer esta audiencia y espero que este diálogo se pueda desarrollar en paz. Muchas gracias.



Carlos Guillermo Osorio
Personería delegada para la Misionalidad Bogotá

Muy buenos días para todas, para todos. En nombre del señor personero de Bogotá, el Dr. Andrés Castro Franco, y de la señora personera auxiliar de Bogotá, doctora Gloria Inés Borquez, la personería de Bogotá se presencia en esta audiencia pública. Aquí estuvimos el pasado 8 de noviembre en la en la audiencia informativa. Anunciamos que estaríamos y lo hemos hecho. Aquí estamos presentes. La Personería Bogotá como ente de control y garante de los derechos colectivos a la movilidad y al ambiente respalda el otorgamiento de la licencia ambiental para el proyecto accesos norte fase dos, considerando que la autopista norte es un eje fundamental para la conectividad vial distrital, regional y nacional. Su construcción se llevó a cabo a mediados de los años 80 durante el gobierno del general Gustavo Rojas Pinilla, concebida como una vía rápida que conectaría la capital con el norte del país. La autopista ha experimentado un desarrollo y una transformación constante a lo largo de décadas, adaptándose al rápido crecimiento urbano de Bogotá. dentro de la perspectiva del concepto de desarrollo sostenible, cuyos primeras incidencias tuvieron en el informe Brundtland en 1987, nuestro futuro común, este informe publicado por la Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo de la ONU popularizó y definió por primera vez el desarrollo sostenible como el desarrollo que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer sus propias necesidades. Este corredor vial bordea el plan de ordenamiento norte ciudadanos de Torca, polígono de 1800 haáreas. La personería hace un llamado a las entidades distritales para garantizar el seguimiento a las actuaciones relacionadas con la construcción del eje vial. De manera especial ejerceremos vigilancia sobre la gestión de la Secretaría Distrital de Ambiente, Autoridad Ambiental Urbana y Administradora de la Reserva Distrital de Lumal, Torca y Guaymaral, parte esencial de la estructura ecológica principal del distrito, reconocido como área protegida en el POD y en la lista Ramzar y la personería hará seguimiento a esta hora dentro de nuestras competencias.

Intervención de los Solicitantes

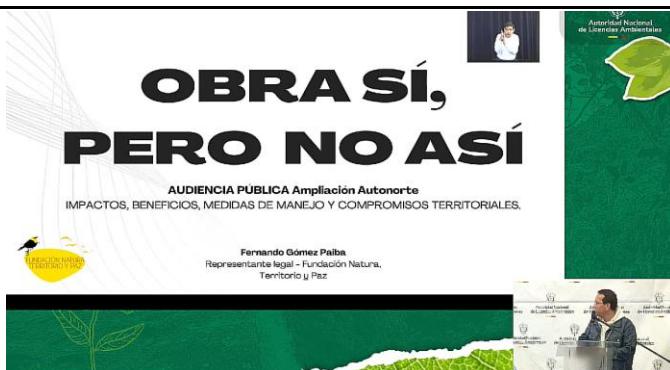


LINA PRIETO – LA BARONESA COLECTIVO DE INNOVACIÓN ECOLÓGICA

Buenos días a todos y a todas. Vamos a abrir hoy el camino. Eh, tengo, eh la importancia, el propósito del día de hoy es para que esto se haga. Pero bien, eh mi presentación, por favor. El propósito es para que tengamos mejores impactos ambientales, que nos socialicen la información. Importante que todos y todos nos conectemos con el cuidado de la vida. Para mí es importante saber que a dónde, esta foto, como se las he mostrado en varios controles políticos en Bogotá, era antes en la pandemia cuando no existía Lagos de Torca y pues por eso estamos aquí para cuidar la vida del último ecosistema de alta montaña que viene desde los Cerros hasta el río Bogotá. Sí, entonces es un centro de innovación. Espérate, perdón, perdón. No, me ayudan, por favor. Espera, con este adelante, con este retroceso. Y si quieras yo te la mano de una adelante, una de las primeras ahí abajo, este, que solucionamos. Conflictos ambientales porque Bogotá es una ciudad muy caótica, ¿no? Pero también desde la espiritualidad. Entonces cuidamos el individuo y el colectivo. No somos ambientalistas ni fanáticos ni proambiente, o sea, no estamos en contra de esta obra. Eso es importante saberlo de las cuatro organizaciones que nos hicimos sentar aquí el día de hoy. Siguiente. La evolución de la alta montaña. En la, el 8 de este mes de noviembre les dije que Van der Hammen me había marcado el corazón. Aquí está Bogotá en la era de hielo. La anterior, por favor. la donde dice la era de hielo. Entonces es importante saber que es lo último que nos queda, en corredor ecológico y por qué es importante estar aquí. Nuestros humedales, nuestras lagunas sagradas vienen de un origen específico. Esta es una acuarela que la pueden encontrar en un libro de los cerros orientales, Flora y Fauna, donde Van Der Hammen los ilustró la sabana Bogotá en la era de hielo. Siguiente. Aquí tuve la fortuna de estar con un doctor de geología por los cerros de Bogotá y me dijo, "Estos mapitas." Porque es importante la geología de Bogotá, porque son los suelos más ricos en nutrientes y también son los acuíferos más importantes de la sabana. No somos, sabían, no somos ricos en agua superficial, somos ricos en acuíferos. Y eso es importante saberlo. Aquí les dejo los dos mapas. En el 2020 se hizo esta cartografía y aquí esta foto de la ponencia de la tesis doctoral de modelamiento estructural de la sabana de Bogotá. Y aquí esta foto nos retrata de que nuestras lagunas vienen de glaciales, aquí como también nuestros acuíferos de los humedales. Siguiente. Aquí tenemos otra cartografía muy especial para todos los bogotanos. en la de en la delimitación de Páramos. Si vemos aquí arriba esta parte donde están estos ríos, esta es la conexión que estamos defendiendo el día de hoy. Cerros, cerros, humedales y páramos. Entonces, aquí tenemos un páramonal en Torca, ¿sabía? Entonces, eso lo retrató nuestro maestro Van Der Hammen. Y aquí está este mapa. lo pueden consultar y para que también una invitación, estamos en la delimitación del páramo más grande y estamos proponiendo cosas muy buenas para que se cuide la alta montaña. Siguiente. Uy, ya me quedan 2 minutos. Esto es lo que estamos cuidando, la conexión Cerro Río Bogotá. siguiente. Aquí para la gente de Arrayanes, yo solicité a la ANLA la ponencia de alguna autoridad ambiental y no la dieron. Entonces, ¿por qué es importante cuidar el acuífero? Mírenlo ahí. Ahí está nuestro acuífero originario glacial y pues

Fecha:	28/09/2024
Versión:	7
Código:	PC-FO-03

no podemos hacer otro retorno, o sea, hay que cuidar nuestros glaciales, nuestros acuíferos de alta montaña que están en vida de extinción por las construcciones ilegales o formales. Siguiente. Esto, nuestros vecinos inesperados. Fui parte de ese libro y cartografié y los invito a ver la película. Empoderémonos para cuidar nuestra avifauna que nos ayudan a los servicios ecosistémicos de Bogotá, un curí, un cangrejo, un pez capitán, las aguapuchas, ellos son los que hacen agua y pues concluyen muchas cosas con este humedal Torca y Guaymaral. Siguiente. Aquí nuestras breas en el manejo impacto ambiental, en el corredor de Tibitoc de del de tubo también hay no árboles, sino breas. Y una de las breedas más importantes en la sabana de Bogotá son las orquídeas. Queremos que sea un manejo integral, que no las dejen por ahí votadas, sino nuestras breedas, nuestras orquídeas, todas las plantas epífitas sean cuidadas, que no sean taladas así a lo salvaje. Siguiente. Lo que no queremos volver a repetir y aquí hay un mensaje para el alcalde de Suba, lo que está haciendo Lagos de Torca, nos está taponando nuestros vallados, nos está taponando las por su construcción y pues es importante también hacer control polílico. Y le dejo el mensaje al alcalde en este momento. Necesitamos sacar los terrieros del cerro La conejera. Llevan 5 años y el expediente va creciendo. ¿Dónde está el control polílico? alcaldías locales de tanto Usaquén y Suba. Es importante cuidar y pues mejorar la calidad de los materiales compactados, eh la eco traspireación, porque pues cada obra trae muchos desinterés para más que todos los humanos, ¿no? El ruido, la seguridad y el oxígeno que nosotros podemos consumir después de esas obras o antes. Siguiente. Aquí el cambio climático. Yo estuve en la primera, la sabana. Yo vivía en Chía, estuve en la del 11 de marzo. También tenemos que generar una cultura de cambio climático. A los ambientalistas que tenemos cambio climático nos llaman, somos los apocalipsis de la Biblia, porque estamos generando conciencia de que tenemos que cambiar las cosas aquí y ahora. Seres sustentables, seres abundantes y seres espirituales. Eso es lo que queremos con esta obra. que todos nos unamos al cuidado y a la veeduría. Siguiente, lo espiritual. Aquí pues mi colega me está acompañando vamos a darle el propósito a esta audiencia con una velita de cera de abejas. La mitad es para todo lo que ya se fue y la otra mitad, el propósito de la vida, cuidar la vida de nuestros ecosistemas de alta montaña y el humedal Torca y Guaymaral, especialmente el separador de nuestra Autopista Norte. Una sugerencia para autoridades ambientales, después de la obra sí queremos que ese separador quede como área protegida. Ahorita está como si fuera un ecosistema más. Entonces, eso es importante. Ahí está en mi ponencia. Muchas gracias. Vamos a aprender todos. La velita. Muchas gracias.



**OBRA SÍ,
PERO NO ASÍ**

AUDIENCIA PÚBLICA Ampliación Autopista
IMPACTOS, BENEFICIOS, MEDIDAS DE MANEJO Y COMPROMISOS TERRITORIALES.

Fernando Gómez Paiva
Representante legal - Fundación Natura,
Territorio y Paz

FERNANDO GOMEZ FUNDACIÓN NATURA TERRITORIO Y PAZ

Mi nombre es Fernando Gómez Paiva, soy el representante legal de la Fundación Natura, Territorio y Paz. Bien, primero que todo pues eh darle un saludo a la mesa directiva, al concesionario, a los entes de control, a la ciudadanía, por supuesto, a las organizaciones ambientales, comunitarias e indígenas, a la alcaldía de Usaquén, a la alcaldía de Suba, especialmente un saludo a la alcaldía de Suba porque han adoptado algo muy interesante que va a el tema de los eh corredores de polinizadores para eso es de parte de este megaproyecto de la conectividad ecológica del borde norte y especialmente pues al alcalde eh Salamanca muchísimas gracias por

Fecha:	28/09/2024
Versión:	7
Código:	PC-FO-03

adoptar esa iniciativa y a la doctora Carolina Carrillo. Siguiente, por favor. Bien, eh nuestra propuesta la vamos a esta presentación la vamos a la estamos estructurando en tres partes. una de la importancia de la participación ciudadana, porque esta construcción de acuerdo a la iniciativa que al primer proyecto que presentó el concesionario, pues ha tenido unos cambios sustanciales y eso ha sido gracias al diálogo, que sí podemos dialogar, que sí se puede concertar, que sí se pueden hacer modificaciones, que nada es inamovible y mucho menos cuando está de por medio la vida humana y la vida de la naturaleza en su conjunto. Una segunda parte va a ser qué significa para nosotros la noción y el concepto de Borde Norte. Eso que se ha venido trabajando desde hace más de 30 años, especialmente con el profesor Tomás Van Der Hammen. Y una tercera parte, pues ya la propuesta en concreto y algunas eh elementos que vemos que son necesarios todavía de ajustar en la propuesta de la del concesionario. Bien, siguiente, por favor. Bien, con lo que respecta al tema de la participación, pues es importante aquí señalar lo que está en el decreto 1076 del 2015 de la ley 99 del 93. Y aquí es muy importante y desafortunadamente eh el este gobierno nacional perdió una oportunidad y nos tiene en esta situación hace 30 años con la construcción del sistema nacional ambiental que no se ha podido reformular, no se ha podido hacer una revisión de ese documento tan importante y este era un buen escenario porque tenemos un lío como este, tenemos unos líos con el tema de los lineamientos de la sabana, pero bueno, Ahí tocará seguir trabajando con lo con lo que tenemos. Entonces vamos a mirar en la siguiente diapositiva, por favor, qué es el Borde Norte. Resulta que, con las dinámicas de la ciudad, precisamente cuando hablábamos de la expansión, si vemos eh cuando se hablaba de la autopista longitudinal de Occidente, era precisamente una longitudinal, pero las dinámicas de la ciudad desbordó totalmente eso y ya llegamos hasta la perimetral de la sabana. Exactamente. Está sucediendo hacia el sur y a nosotros en la parte del Borde Norte. Y aquí es por los temas de urbanización, de la pésima planificación y por eso municipios impactados como Cajicá, Chía, Tocancipá, Cota, es lo que está sucediendo allí precisamente porque lo que nosotros pretendamos pretendemos hacer es un corredor verde que limite realmente la parte urbana de la parte rural. Esas son las iniciativas y entre eso pues se han hecho cosas significativas en los últimos 20 años. Tanto así que un dos de los premios de ecología más importantes del país, que son los de Planeta Azul, uno los recibió el humedal de la Conejera y otro fue eh a mucho honor un proyecto que yo eh coordiné de eh la microcuenca la Conejera en un tema de restauración participativa. Entonces cogió el cerro la conejera, la quebrada la salitrosa, el humedal de la conejera y el río Bogotá. Entonces, por eso es que es muy importante aquí que recordemos que eh más del 70% del territorio del distrito capital es rural. Sin embargo, todavía en pleno siglo XXI tenemos en las zonas rurales eh comunidades sin agua, sin agua potable. Entonces, eso es importante que miremos esa ese replanteamiento allí. Bien, siguiente, por favor. Siguiente. Pasemos la siguiente. Entonces, aquí es importante que el concesionario tenga en cuenta, ya vamos a mirar los temas de fondo, que es los lineamientos de Sabana. Es decir, yo sé que estamos en está en una discusión en Consejo de Cuenca que se están revisando, sin embargo, pues hay unos temas elementos vigentes, hay que incorporarlos porque en el documento nosotros no los encontramos. Encontramos planes, un plan de un plan en el tema hídrico, un plan de manejo elaborado por el distrito, pero no vimos el aporte de ustedes allí. ¿Cuál es el aporte que ustedes están elaborando en ese en ese punto? Y aquí es importante es por lo siguiente. Hay un elemento que es una de las aves endémicas que precisamente no encontramos que es la monjita bogotana y hay otros que no están en el inventario. Y por eso eso lo vamos a conectar ahora a la propuesta de por qué pensamos que ese Box Culvert que se está planteando, el tamaño que ustedes están colocando allí, debemos ampliarlo de una manera significativa. Siguiente, por favor. siguiente porque no nos va a alcanzar el día. Y aquí podemos observar precisamente esto es una imagen de del concesionario. Mire la cantidad de agua que baja de los cerros orientales. Es impresionante la cantidad de agua que baja hacia el río hacia el río Bogotá. Pero tenemos Todo directo al río Bogotá. Siguiente, por favor. Bien, con respecto a los impactos, tampoco encontramos un sistema de seguimiento de monitoreo. Es decir, ustedes plantean el monitoreo, pero no hay un sistema en el documento o en el render, uno lo encuentra, pero en el documento no está. Si uno va a mirar los documentos anexos, que es muy complejo y en eso sí lo ha salido más allá de Subachoque, tiene que hay que hay que invertirle a los ingenieros que tienen

Fecha:	28/09/2024
Versión:	7
Código:	PC-FO-03

para que vayan a China y vean los puentes que están haciendo. Pero bueno, ya nos toca hacer esta parte. Siguiente, por favor. Y aquí entonces empezamos con el tema de la fragmentación y el tema de los Box Culvert y el tema de la conectividad. Porque encontramos que sí hay una parte en donde se encuentra protegido, pero al otro lado no. No sé si en el documento toca que anoten y si me pueden decir en qué parte de los documentos está, porque la verdad no vi, vimos una parte del diseño que sí estaba, pero en la otra parte no estaba ese esa parte de los sistemas de protección. Ahora, aquí hay un punto esencial y que no se ha cogido, pero bueno, eso puede ser por lo por lo nuevo la ley que es la ley 2469 de humedales del 2025, que eso lo estuvimos trabajando entre esas con la representante Leila y la representante Támara y es la incorporación de los humedales al sistema nacional del riesgo y al sistema nacional de cambio climático. Eso es importante, señores del ANLA, que eso quede en la licencia ambiental, porque eso nos va a permitir elaborar y mejorar el protocolo que allí se desarrolla. Siguiente, por favor, porque vamos a acabar con el Box Culvert Bueno, y eh pues tenemos el tema de las especies eh en que están en un peligro ahí. ¿Por qué tenemos un lío con el pez capitán y guapucha? Porque llega un momento en donde allá sequía vamos a tener, no vamos a tener más de 3 - 4 cm y hay que mirar cómo le garantizamos eso. Siguiente que me cogió acá la tarde y eh siguiente, pasemos al siguiente al Box Culvert. Entonces nosotros planteamos que esos Box Culvert deben tener por lo menos 25 - 30 metros, pero tienen que tener un diseño especial para que no se conviertan tampoco en cambuches o en abajo para habitante de calle. Y hay unos taches que podemos mirar allí. En todas maneras, eh hay un documento que nosotros les vamos a radicar con la firma de las 104 organizaciones. Siguiente, por favor, que se acabó. Dame la siguiente. Y aquí eso esto es importante porque es el primer diseño que tenía el concesionario, rellenarnos el separador. Ahora ya eso fue sustancial que dijimos que lo vamos a mantener, pero entonces tenemos el tema del riesgo de la elevación. A eso hay que meterle entonces esa unas al lado y lado del separador unas defensas metálicas o lo que se llama literalmente el sistema de contención vial. Muchísimas gracias para todos y bienvenidos.



PEDRO JULIO ALDANA ALONSO CORPORACIÓN VIDA DEL RÍO FUCHA - CORVIF

Muy buenos días para todas y todos. Me sumo a los saludos que han hecho mis antecesores y quiero hacer expresa el reconocimiento al proponente por el cambio de los diseños que se dieron inicialmente a los que hoy presentaron y presentaron en la audiencia anterior, porque efectivamente se nota el cambio y se nota la responsabilidad ambiental. Si me regalan, por favor la presentación. Bueno, aquí ustedes ven imágenes, como ya lo presentó el concesionario, de lo que no debe volver a repetirse. Esos impactos ambientales tienen unos impactos también sociales y económicos que tampoco deben de volver a repetirse. Siguiente imagen, por favor. Siguiente, por favor. Yo quiero hacer aquí un llamado de atención muy respetuoso, eso sí, a las autoridades ambientales y por eso yo solicité y solicito, si no está aquí presente la magistrada responsable del fallo del río Bogotá, del cumplimiento del fallo del río Bogotá, que le hagan llegar esta presentación también a ella, porque lo que no se puede olvidar es que aquí se tienen que superar los errores ambientales, institucionales y civiles. Porque hay también para proteger todo

Fecha:	28/09/2024
Versión:	7
Código:	PC-FO-03

esto un marco jurídico y técnico. El primero es el cumplimiento de la jurisprudencia del fallo del río Bogotá. Hay dos sentencias de primera y segunda instancia que en algunas cosas se están cumpliendo, en otras no. otra de carácter técnico, un llamado respetuoso también a la CAR, a la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca y a la Secretaría Distrital de Ambiente y por supuesto también al Ministerio, porque ese fallo de segunda instancia establece muy claramente como el primero que se tiene que cumplir el plan de ordenación y manejo de la cuenca del río Bogotá y resulta que Bogotá ahorita está en un limbo jurídico porque no se está cumpliendo. En el plan de ordenación y manejo de la cuenca del río Bogotá en el distrito capital. Y si quieren verificarlo, miren el artículo 41 del decreto 55 de 2021 y verán cómo está hecha la trampa en el mismo decreto para que esto no se cumpla. El tercero, en los documentos revisados no encontramos el obligatorio enfoque de cuenca porque la cuenca torca existe y no existe solamente humedal. Claro, hablan de las quebradas aferentes, pero esto es una cuenca también. O sea, Bogotá tiene cuatro subcuencas: Fucha, Salitre, Tunjuelo y Torca. Cuarto, las obras de responsabilidad ambiental tienen que incluir también el cambio climático. Ustedes, los el concesionario, ha hecho una referencia importante de eso, pero se necesita un poco más de claridad y precisión y ahorita más adelante les voy a decir por qué. Quinto, acciones efectivas de justicia ambiental y justicia social. Vamos a la siguiente, por favor. Resulta que, si me la pueden aumentar, por favor, para poder bien ver bien la diapositiva acá. Gracias. Porque es que aquí ellos nos mostraron que la naturaleza se ha venido manejando mal, muy clara su presentación. Pero es que nosotros tenemos que ser muy claros en que son las obras civiles y no estas, sino todas, tienen que integrarse a la naturaleza, no solo respetándola, sino también protegiéndola. Y aquí hay algo muy importante, por si no lo saben, en la documentación revisada, el plan de ordenamiento zonal del norte tiene y le pido por favor al distrito que haga esa aclaración y esa precisión, el tema de la rectificación de los cuerpos hídricos. Eso es de las cosas más irresponsables y más peligrosas que pueden hacerse, no solo de antes, sino en estos tiempos, precisamente por las situaciones de cambio climático. Y si está previsto hacerte una rectificación de esos cuerpos hídricos, tiene que saberse, porque la en la modelación hidrica que presentaron el concesionario eso no se no se evidenció. Eso tiene que quedar claro para la obra, porque si no está contemplado, eso es un peligro y por eso lo resalto en esta presentación como un nuevo riesgo de inundación. Por eso se requiere una claridad esta situación para la ejecución de las obras. Algo muy rápido en los vallados primarios y secundarios hay que precisar muy bien que en los subactuales no vaya a haber una afectación de la obra y en los nuevos que van a hacer pues que haya una armonía eso y lo mismo si los de los vallados secundarios van a quedar armonizados con las nuevas obras. Seguimos, por favor. El fallo del Consejo de Estado ordena la recuperación integral de la cuenca del río Bogotá y nosotros estamos aquí en la cuenca media. El distrito capital está en la cuenca media y es muy importante, insisto, que se aborde esto en la cuenca como sistema natural que pertenece a la cuenca Torca Guaymaral, al ecosistema del humedal Torca Guaymaral. ¿Por qué? Porque no se encontraron, oigan bien, no se encontraron determinantes ni directrices ambientales para el cumplimiento del plan de ordenación y manejo de Cuenca Pomca Rio Bogotá, ni por la autoridad ambiental responsable del Pomca, que es la CAR, ni por la Secretaría Distrital de Ambiente, que es la Autoridad Ambiental Distrital. solamente se refiere como determinante ambiental al plan de manejo ambiental del complejo Torca Guaymaral, pero no es específico y algo muy peligroso para que lo tengan en cuenta también tanto la ANLA como el concesionario, zonas priorizadas para la reconformación hidro geomorfológica es algo que tiene que quedar muy bien preciso porque es que esa zonas priorizadas pueden ser las mismas quebradas y si las rectifican pues obviamente va a aumentar el caudal, la velocidad de los caudales y eso es un peligro al que ya me referí en diapositiva anterior. El plan de manejo del complejo Torca Guaymaral no existe, no tiene determinantes ambientales bajo la cobertura del Pomca del Río Bogotá. O sea, que hay un error no solo técnico, sino también jurídico. Seguimos, por favor. Bueno, aquí están imágenes oficiales de lo que es la cuenca Torca Guaymaral y ese enfoque, estoy viendo, ese enfoque es necesario porque tiene que tener una evidencia muy clara en la interdependencia entre la zona alta, la zona media y la zona baja, porque aquí hay una responsabilidad compartida entre las autoridades ambientales y tiene que ser muy precisa en este en estas obras.

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024
		Versión: 7
		Código: PC-FO-03

Seguimos, por favor. Bueno, aquí hay algo también muy importante y es que muchos se preguntarán por qué me refería al artículo 41 del decreto 55. Porque es que este no es solamente esto no es solamente para el caso que estamos tratando, es porque todo el distrito capital está desamparado del cumplimiento del Ponca Río Bogotá y eso no debe suceder porque es una violación, un incumplimiento al fallo del río Bogotá. Seguimos. Bueno, esta imagen ve muy se evidencia muy claramente las nueve quebradas que conforman la cuenca Torca y por eso es muy importante que el cumplimiento del fallo del río Bogotá quede expreso en este ejercicio, en estas obras y también debe quedar muy expreso y se lo pido puntualmente a la CAR, que es la autoridad ambiental responsable del Ponca, que lo haga cumplir porque es su deber. Está un trabajo muy bien hecho, pero se requieren de estos ajustes jurídicos y técnicos para el éxito del proyecto. Seguimos. Bueno, aquí hay una recomendación muy respetuosa al concesionario. Si ustedes miran como lo estamos tratando de presentar, el riesgo para los animales que van a cruzar por el Box Culvert a mi juicio o a nuestro juicio es un poco grande. Les recomendamos que estudien poder ampliar esa base para que los animales no tengan riesgo de caer abajo, ¿cierto? Y porque aquí tenemos no solo que asegurarnos de lo que tiene la obra civil para los seres humanos, sino asegurarnos lo que tiene la obra civil también para la fauna. Seguimos. Y esta frase importante, "el paso para la fauna no es ser una trampa por mortal, sino un paso seguro y aislado del riesgo". Por favor, estudien posibilidad. siguiente. Bueno, simplemente agradecer este espacio a la ANLA y por favor reiterar mi solicitud de que esta presentación le llegue a la magistrada en el cumplimiento del fallo del río Bogotá. Muchas gracias. Muchísimas gracias.



CESAR DAVID RONDÓN DIAZ FUNDACIÓN NATURALEZA, CLIMA Y ADAPTACIÓN

Buenos días a todos y todas. Eh, mi nombre es César Rondón, hago parte de la Fundación Naturaleza Clima y Adaptación, una de las organizaciones que solicita esta audiencia pública ambiental. Primero que todo, agradecerles a todos ustedes por hacer parte de este evento y reiterar que todo esto ha sido construido desde las organizaciones sociales y pues venimos aquí a comentarles un poco las observaciones que tenemos frente a este proyecto. Eh, primero pues este es un contexto muy muy breve del proyecto. Voy a saltarlo. Creo que la concesionaria ha sido muy eficiente comentándonos el tema del proyecto. Eh, esta imagen es el área de influencia, el borde de morado, es el área de influencia de la obra. Y aquí queremos destacar pues precisamente que hay unas áreas muy importantes que, pues naturalmente son los Cerros orientales, la reserva Tomás Van Der Hammen y pues la estructura ecológica principal de Bogotá. Esta exposición la hemos pensado muy sencilla, son tres preguntas muy muy básicas que esperamos como dar algunas consideraciones. La primera es, ¿cómo está el plan de gestión de riesgo de desastres? Es decir, el documento 1.1.3 que aparece allí en los documentos que se pueden consultar en la en la página web. Entonces, la primera observación que tenemos nosotros es frente a la sequía. Es decir, siempre hemos estado preocupados porque la Auto Norte se nos inunda, se dañan los carros, se pierde todo. Pero también tenemos que pensarnos que esta es una obra para toda la vida. Sí, al menos para toda la vida de los que estamos aquí presentes. Es una obra de más de 50, 60 años que nos va a durar y tenemos que

Fecha:	28/09/2024
Versión:	7
Código:	PC-FO-03

pensarnos los escenarios de variabilidad climática tan fuertes que vamos a vivir. Sabemos que tiene una tasa de retorno de 100 años que ya han incorporado, pero pues que nos parece importante también pensarnos los escenarios de sequía que no los hemos visto. Eh, allí vemos unas de las tablas que hay en el documento donde sí se tiene contemplado el tema de cambio, se ve el tema de cambio climático, vendavales, descargas, pero no vemos el tema de la sequía. ¿Por qué nos parece importante el tema de la sequía? Porque allí es donde sufre más la conectividad ecológica. Tenemos especies pues de fauna, sobre todo especies acuáticas como el pez capitán que está en peligro de extinción y que vamos a hablar bastante del pez capitán el día de hoy. Eh, y es en la sequía en donde más se va a sufrir. ¿Qué hicimos nosotros? Eh, nos pensamos esos efectos sobre la fauna local. Revisamos la guía que tiene Patrimonio Natural y Jeff Corazón de la Amazonía con Ministerio de Ambiente, que es esta que sale en el 2023, donde pues primero se habla de que los Box Culvert son para estructuras hidráulicas menores, pero nos queda la verdad la duda porque el flujo de causes que se propone en el documento nos parece que es muy elevado para una estructura tipo Box Culvert. La verdad ahí nos genera un poco la duda. Pero bueno, pasando un poco de eso, se menciona que se va a tener una base de 10 metros, es decir, imaginémonos la base de 10 metros con el caudal que realmente va a permitir una lámina de agua de al menos 1 centímetro. Nosotros corrimos un poco los números y pues allí tenemos un poco el extracto directamente de del texto. ¿Y qué nos va a generar esto? esta es la imagen original de la guía que se tiene y la forma en la que está planteado el estudio, nosotros lo que consideramos es que se van a, o sea, en un escenario de sequía muy grave tenemos una lámina de 1 centímetro por donde no puede pasar ningún tipo de fauna pues acuática. Eh, vemos allí los peces un poco eh muertos y pues consideramos que esto hay que revisarlo. Eh, ¿en qué sentido? pues de que si tenemos una base muy plana, un bajo caudal y una alta sedimentación, que es otro tema que consideramos que se está escapando, pues allí vamos a tener problemas con el pez capitán, con la guapucha y lo que tenemos que hacer es no solamente considerar los escenarios de inundación, sino también los períodos secos que tenemos, pues para garantizar que esto en un escenario de aquí a 60 años, en un caso de una sequía, pues efectivamente se conserve la fauna allí. Eh, aquí vemos esta imagen, nos parece muy poderosa porque es una imagen del pez capitán de que se ve muy raquítico en una inspección que hizo el acueducto en el año 2021. Aquí tenemos la nota de la de la bióloga que encuentra pues esta especie en peligro y es una imagen muy muy fuerte que pues sí se ve chiquitico, pero no por eso tenemos que meter una lámina de agua de 1 centímetro pues a volverlo inviable esa conectividad. Entonces, ¿qué nos pensamos nosotros? El modelo que nos muestran eh en los documentos de la obra, pues se ve como si fueran aguas limpias, pero esto es un tema de sedimentos. Aquí van a haber muchos sedimentos que con esa lámina tan chiquitica no va a haber la suficiente fuerza de torque para que esos sedimentos se muevan. Es decir, van a quedar ahí estancados. ¿Cómo va a pasar el pez capitán? ¿Cómo va a pasar la guapucha con eso lleno de sedimentos? La verdad es que a nosotros no nos hace mucho sentido esa propuesta inicial y se nos ocurre algo así. Eh, para pues poder garantizar un caudal ecológico, se nos ocurre una estructura tipo sifón o ventury que le llaman también, donde se tienen estas dos curvas de 45° y se hace aún más profundo el fondo del canal. Eso permite que se concentre el agua y que se genere un efecto torque y que vaya removiendo los sedimentos y que efectivamente estas especies de fauna puedan transitar por esos caudales. Y es una propuesta que le hacemos al concesionario y que nos gustaría pues poder discutir en otros escenarios. Entonces, cuatro necesidades básicas que identificamos en esta primera sección. La primera, la geometría actual de la base plana de 10 metros y ese caudal, pues produce unas láminas muy bajas. En el caso del canal occidente 1, esto nos llamó mucho la atención con la velocidad típica que ustedes ponen allí de 0,5 m por segundo. Nos da a nosotros en nuestros cálculos una altura de agua de 0,2 centímetros, es decir, por ahí no pasa nada. Eh, la segunda necesidad pues es precisamente que estas condiciones no permiten definir el modelo h, perdón, se me enreda, hidro sedimentológico que necesitamos para que efectivamente esta fauna pueda transitar y que contemple unos escenarios de sequía serios, lo cual a su vez resulta en un incumplimiento de la ley 2450- 2469, que es la ley de humedales que se promulgó hace poco y eh consideramos que tiene que modificarse naturalmente la geometría con esta propuesta que les hacemos de un fondo un poco más grande. para que puedan pasar los

Fecha:	28/09/2024
Versión:	7
Código:	PC-FO-03

sedimentos y efectivamente puedan pasar eh pues la fauna. Eh, la segunda pregunta que nos planteamos es el tema de espacio público y cambio climático. Esto por qué nos dimos cuenta de que hay una obra de la del acueducto de Bogotá sobre temas de pues cómo se hace la filtración de todo el agua lluvia que cae. Nos parece importante que la obra contemple materiales porosos que simulen o al menos intenten llegar a las condiciones originales del del humedal. y no vimos esta norma técnica allí en el documento, nos preocupa un poco, de nuevo, nos gustaría conversarlo y ver cómo se están incorporando ya las consideraciones que ha tenido el acueducto de Bogotá en esta obra tan importante. Y finalmente, eh el tema de lo forestal, a nosotros nos preocupa mucho porque pues como ustedes se dieron cuenta, en el trancón de venida eh pues tenemos bastantes especies, tenemos bastantes individuos forestales allí que nos preocupa cuál va a ser el manejo. Lo que nos comenta el concesionario en el espacio pasado que tuvimos a principio de mes es que hay al menos 12387 individuos que identifican, de los cuales el 70%, que voy a repetir, el 70%, 8673 individuos se les va a hacer aprovechamiento forestal. Eh, nos fascina la economía forestal. La economía forestal es importante desarrollarla en Colombia, pero pues también consideramos que el aprovechamiento forestal implica la tala naturalmente de esos individuos. Y claro, nos dicen, vamos a conservar 3,714 individuos, están los del separador central. Pero eh pues esto nos genera a nosotros una preocupación muy fuerte porque la función que cumplen esos árboles allí, incluyendo los que se van a talar, es una función única. Es decir, siempre se hace la compensación en otros espacios, en zonas rurales, eh, y pues es muy difícil porque en Bogotá no queda espacio urbano para sembrar árboles. Las compensaciones de los proyectos, si ustedes se fijan, siempre se hacen por allá en zonas rurales, toca comprar predios. Sé que ustedes han identificado 270 y algo de hectáreas de predios que pueden ser sujeto de las 98 hectáreas de compensación que van a ser ustedes, pero pues sí nos parece importante que en vez de hacer eso, pensémonos bajar el número, es decir, pasar de 70 a 40% de aprovechamiento forestal y que se haga un tema de aprovechamiento y de que se trasladen in situ, porque es que es, o sea, por más que compensemos, nos mostraron ustedes la vez pasada las especies que van a utilizar son especies andinas, pero sencillamente no van a tener del mismo la misma función y la misma función ecosistémica que tienen estos árboles ahí que se van a a remover y nos parece pues muy importante eso también el dato de que siempre para compensación Bogotá pues ha pues sembrado 200,000 árboles, pero pues en zonas rurales, no en zonas urbanas y consideramos que tiene que haber una estrategia distinta a razón de eso. Finalmente les dejo con estas seis conclusiones que, si son lugares comunes, lo sabemos, pero nos parece importante que desde la sociedad civil reiteremos siempre estos puntos que son lo más importante que tenemos nosotros, que es pues primero exigir un más rigor técnico científico. Insisto, nosotros hicimos los cálculos nosotros mismos, no nos dan muchos de esos cálculos. nos gustaría poder convencer y ver qué puede pasar allí porque estamos atentando directamente contra la fauna y pues ya hay ley de humedales, entonces creo que es importante mirar eso. Eh, lo segundo tiene que haber pues naturalmente una protección de especies amenazadas, pez capitán, guapucha, ya se los he mencionado. la compensación ecológicamente equivalente. No es lo mismo hacer una compensación de 98 hectáreas, que es lo que está planteando el proyecto y que sí es mucho más de lo que tendrían que hacer ustedes, pero pues pensémonos qué tan ecológicamente equivalente es esa compensación. Eh, pensarnos en la conectividad ecológica regional muy importante. Sabemos que viene Cerros Orientales, Van Der Hammen, Torca Guaymaral, Cuenca Salitre, Conejera, Tibabuyes, Jaboque, o sea, tenemos que pensarnos esto ecosistémica mente para que la ciudad sea sostenible de aquí a 60 años porque si no, pues nos vamos a joder qué pena el término aquí tan coloquial. Y finalmente, la participación y la veeduría, eh, pues aquí seguiremos dando lara, dando lata. Pues aquí seguiremos. nos parece que hay un avance muy grande de la primera propuesta, se los tenemos que reconocer, la primera propuesta era horrible y pues ha sido un logro también de la ciudadanía poder pullar, estar acá en este espacio y pues eso, aquí seguiremos y esperamos seguir en conversaciones con ustedes también, por favor, cambio climático, o sea, de verdad, ¿cómo no van a contemplar el escenario de sequía? Nos parece fuerte, nos parece un mensaje fuerte, pero pues, hombre, un error se va a cualquiera. Entonces, pues básicamente esa era la intervención. agradecerles a todos ustedes por la atención y por este espacio y pues aquí seguiremos desde las organizaciones sociales y la sociedad civil. Gracias.



JORGE ESCOBAR

Buenos días. Mi nombre es Jorge Escobar, profesor del departamento de Ingeniería Civil. de la Pontificia Universidad Javeriana. Eh, como académico voy a presentar un punto de vista eh que simplemente es una reflexión desde la academia para esta problemática que se vive en el humedal de Torca Guaymaral. Eh, lo primero que me gustaría decir es que está ya claramente establecido que las intervenciones antrópicas si no se si no se piensan integralmente eh no funcionan y este no funcionan significa que recae sobre la intervención un costo de mantenimiento y operación que hace que la solución sea insostenible. El ejemplo más claro de esto es lo que está sucediendo actualmente con el canal del Dique. Sí, al querer rectificar causes, incrementar la capacidad de arrastre de los cauces, el problema sedimentológico es muy grande. Sí. Ahora, es por esto que se tiene que pensar integralmente eh, y para el caso de este de lo que Torca Guaymaral es clave asegurar conectividad terrestre y acuática. No hay nada que hacer de tal forma que se piense también en equilibrio de agua, sedimento y procesos ecológicos al mismo tiempo. Esto tiene que eso significa que uno tiene que analizar este problema desde una perspectiva eco hidráulica. Sí, se tiene que asegurar la conexión entre los dos humedales pensando en escenarios de cambio climático y variabilidad climática. ¿Por qué? Porque ya ocurrió en el 2024, va a seguir ocurriendo, las lluvias se van a intensificar, toca saber manejar ese exceso de agua y las afectaciones que ese exceso de agua tengan en la fauna y flora. Para esto y como lo mencionó el anterior participante, es importante pensar en una sombrilla basada en servicios ecosistémicos. Si se asegura que los servicios ecosistémicos de todo este complejo de humedales se mantienen, se asegura el equilibrio. ¿Cómo se hace para mantener este equilibrio? asegurar que las funcionalidades de todos estos servicios ecosistémicos estén al estén, digamos, bien mantenidas y esto asegura que al final de cuentas eh todo esto va a llegar a un a un punto de sostenibilidad, que es lo que todos queremos. O sea, cada vez más el clima, las intervenciones, el exceso de personas eh hace que sean más vulnerables estos ecosistemas. Entonces, si se piensa desde una perspectiva de servicios ecosistémicos integral, todo va a funcionar mucho mejor y no es, digamos, la ANLA ya tiene mucha experiencia en los últimos proyectos de cómo se debe abordar esto desde una perspectiva integral. Muchas gracias.

Fecha:	28/09/2024
Versión:	7
Código:	PC-FO-03



JEAN CARLOS SANCHEZ

Seré tratado de ser muy breve. Soy Jean Carlos Sánchez, soy biólogo y de la Universidad Nacional. Hm. y tengo experiencia pues en llevar a la práctica pues soluciones basadas en naturaleza e para resolver distintos problemas que nos permitan adaptarnos a cambio climático. En este caso, retomando pues muchas de las discusiones previas que ya hemos escuchado, nos sigue quedando unos preguntas, unos inconvenientes con respecto al tema de los Box Culvert y ese caudal ecológico que también tiene que pensarse de forma eco hidráulica con respecto a los, a la sedimentación. Este es el tipo de Box Culvert que hay en este momento para la autopista en alguno de los puntos. Y con esto se busca plantear pues eh propuestas que sean técnicamente viables. Eh, entre estas pues están los cambios de diseño pues ensanchando esta sección de los de los respectivos Box Culvert. Eh, sin embargo, eh, para resolver el tema de la sedimentación, entendiendo los temas de cambio climático, eventos extremos tanto de lluvias como de sequías, necesitamos encontrar unas propuestas para el manejo del flujo de estos sedimentos, comprendiendo también las las minucias técnicas que hay en torno a la parte de la capacidad de carga y las cargas civiles que podría tener esta obra para infraestructura vital como el del tubo de Tibitoc. Eh, sin embargo, tenemos que buscar salidas inteligentes y sé que hay la disposición por parte del concesionario para hacerlo, eh, en donde podamos presentar una mejora eh significativa en esta representación de los modelos hidrosedimentológicos que, como ya algunos de los otros compañeros que hemos visto que han presentado, pues eh tengamos unas propuestas desde el punto de vista geométrico, civil que nos permita tener esa ese caudal ecológico para muchas de estas especies que están eh en peligro de extinción, que son nativas y endémicas de nuestro de nuestra sabana de Bogotá. Eh, y en este caso, pues dentro de las propuestas que se evaluaron en esta mesa de trabajo que se tuvo desde la sociedad civil eh con la Secretaría de Ambiente, con la ANI y la alcaldía Suba, el mismo concesionario y su intervención, eh pues la idea era e primero ampliar el ancho y la altura eh que nos permita tener justamente esas áreas de luminosidad, pero también de e de disminución del impacto de otros problemas que también tenemos para esta zona, desde cuestiones de habitabilidad de calle, manejo de la seguridad ciudadana, eh a su vez también temas ambientales como el tema de los perros ferales y que estos Box Culvert no se conviertan en trampas de biodiversidad eh justamente por no contemplar estos temas desde el diseño. Aplaudimos enormemente los cambios que se han presentado desde la primera propuesta de esta ampliación de la autopista y a lo que ya hoy día tenemos como como proyecto para evaluación por parte del ANLA. Eh, y pues la propuesta es eh que también se hagan estas secciones venturi que nos permita aumentar tanto el caudal eh ecológico como la velocidad de paso del agua que nos permita de forma pasiva darle un manejo a la sedimentación que podría presentar estos estos espacios de Box Culvert. Hay unos programas dentro de dentro de la renaturalización que se plantea acá, que también tienen en cuenta temas de arquitectura hostil, eh no solamente hostil para temas de habitabilidad y manejo en la seguridad, sino que sea también hostil para algunos de los depredadores eh que tenemos aquí y que son un problema enorme que se ha ido agrandando no solamente para las secciones de la de la ruralidad sino también para e de importancia ecológica dentro de la ciudad y es el manejo

Fecha:	28/09/2024
Versión:	7
Código:	PC-FO-03

de especies ferales y especies invasoras. Eh, en este caso pues tenemos un ejemplo muy muy esquemático del tipo de situaciones que podríamos estar teniendo, por del tipo de situaciones que podríamos estar teniendo y que deben ser contempladas dentro de los diseños y se proponen algunas cosas dentro de esas el manejo de algunas especies que faciliten el paso de la fauna que tenemos allí, pero que impidan los ataques de algunos de estos depredadores. Por último, tenemos algunas inquietudes y que nos gustaría que nos las resolvieran. En espacios en donde los Box Culvert se proponen, hay lugares en donde posiblemente bajo ese mismo diseño de sedimentación vamos a tener unos espacios donde no donde va a chocar el sedimento contra algunas paredes y no tenemos claridad técnica de cómo van a funcionar el manejo de la sedimentación y de los mismos pasos de fauna en el marco de algunos de estos espacios como el de el de esta el de este sector las haciendas margaritas creo que se llama este pedazo, aun teniendo en cuenta que estos son áreas de inundación, pero que en este momento están



Leandro Guzmán

(Se hace el llamado, pero el señor Leandro no estaba listo para su intervención. Por tal motivo, interviene más adelante, pero, al ser solicitante su intervención se registra en este apartado) Muy buenas tardes. Bueno, ya han manifestado varios de los ponentes las preocupaciones. Eh, yo soy ingeniero forestal y he participado en varios de los procesos de ampliaciones de vías y construcción de vías nuevas y hago el llamado y atención es al al tema de la de la cantidad de árboles que se van a talar en este proceso. cerca del 70% de los de los árboles que están inventariados lo tiene planificado la tala de árboles desde el punto de vista. Ahí me escuchan, ahí me escuchan. Que no se sé si me escuchan. Pues una de las propuestas es que eh la que se escojan eh unos territorios o unos lotes que estén cercanos. Ahí hay una conectante entre los dos humedales que nos brindarían unos terrenos apropiados para que esos esos árboles se pudieran trasladar a una corta distancia con una mayor capacidad de de sobrevivencia. y que el llamado atención al concesionario que ha estado atento a esas observaciones es que eh se se reevalúen todos los procesos y los procedimientos que se hacen en el proceso de traslado de árboles. ¿A qué me refiero yo? Eh, con la experiencia nos hemos dado cuenta en Bogotá y que es donde más se ha trabajado. En el caso, por ejemplo, yo estuve en el proceso de ampliación de la avenida también Autopista Norte hasta las hasta de la 180 hasta la 192. Y uno de los procesos más complicados de traslado es que eh general cuando ya salen las resoluciones de aprobación, el contratista quiere que se hagan inmediatamente. Entonces, la idea es que se cambien esos procesos y esos procedimientos. para que los árboles realmente tengan un proceso de acondicionamiento previo, que tengan un preloqueo mayor y que se en la posibilidad de que se puedan hacer unas compensaciones en cercanías de la autopista, que se puedan adquirir predios que sirvan como compensación y a su vez recuperar toda esa eh todos esos árboles que se encuentran en ese parador y que se tiene planeado en este momento de tala eh pudieran ser trasladados ahí cerca. Hay un lote que está muy cerca, en este momento hay un vivero y va a conectar al al humedal Limar. Entonces, esos procesos con mejorar las técnicas y mejorar todos los procesos de tal forma que se garantice una mayor sobrevivencia y que se disminuya en este momento lo que se tiene planeado por la concesión. Esta alarma es del 70% y bajar esos índices. Nosotros tenemos ahí eh

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024
		Versión: 7
		Código: PC-FO-03

planeado, o sea, se tiene más o menos que hay unas 10 hectáreas colindantes en esos en donde está planeado en la 205 que podrían ser adquiridas y podían ser trasladadas esos árboles ahí y mejorando las técnicas de traslado y adquiriendo sus predios para que pudieran generarse un bosque. Ahí se podrán trasladar fácilmente en esas 10 hectáreas a unas distancias más densificadas de lo que normalmente se hace. Es cerca de 3000 3000 árboles. Entonces esa era la como la eh la intervención que quería hacerle. Muchas gracias a todos los ponentes.



EDGAR BERMÚDEZ

Bueno, buenos días. es el comunicado oficial. que de los de los convocantes a la audiencia pública eh dirigida a la señora ministra de directivos de ANLA, eh reconociendo los avances en las propuestas radicadas para el licenciamiento ambiental en el mes de agosto de 2025 del proyecto Acceso Norte fase 2 con relación a las radicaciones anteriores. En el marco de la audiencia pública ambiental, como ciudadanos presentamos nuestras observaciones con fundamento en los principios de precaución y prevención, planes esenciales, pilares esenciales para garantizar la adecuada gestión de los impactos ambientales derivados del proyecto licenciado. Los principios de precaución y prevención consagrado en la ley 99 de 1993 establece que cuando exista peligro de daño grave e irreversible, la falta de certeza científica absoluta no podrá ser utilizada como razón para postergar la adopción de medidas eficaces para impedir la degradación del medio ambiente. En la misma línea, el principio de prevención exige actuar de manera anticipada, cuando sea posible conocer los riesgos ambientales asociados a un proyecto, obra o actividad. Consideramos indispensable que durante la ejecución del proyecto la autoridad ambiental no solo verifique el cumplimiento estricto de los condicionamientos establecidos en la licencia ambiental, sino que también identifique oportunamente nuevos impactos no previstos, a adopte las medidas necesarias para su manejo y cuando corresponda prevenga y sancione eventuales infracciones ambientales. quienes convocamos esta audiencia, intervenimos como profesionales y asesores de diversas disciplinas con el propósito de aportar elementos técnicos rigurosos que fortalezcan la toma de decisiones de la autoridad. Nuestras intervenciones se fundamentan en los criterios establecidos por la Corte Constitucional en la sentencia C- 703 de 2010, que señala que la adopción de medidas basadas en los principios de precaución y prevención debe observar los siguientes elementos. que exista peligro de daño, que sea de que este sea grave e irreversible, que exista un principio de certeza científica, así no sea esta absoluta, que la decisión de la autoridad que la autoridad adopte esté encaminada a impedir la degradación del medio ambiente y que el acto que se adopte en que se adopte la decisión sea motivado. La licencia ambiental como acto administrativo debe reflejar plenamente estos principios. Por ello, nuestras intervenciones se orientan a garantizar protección del medio ambiente conforme a la Constitución Política, el Código de Recursos Naturales y la Ley 99 de 1993. Tal como lo expone la Corte, estos principios buscan adoptar a las autoridades de herramientas para actuar frente a afectaciones, riesgos o peligros ambientales, ya sea cuando sus consecuencias pueden anticiparse, prevención, o cuando la incertidumbre científica impide conocerlas plenamente. Precaución. En

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

coherencia con lo anterior, nuestros aportes se centran en prevenir riesgos ambientales eh asociados al licenciamiento, específicamente en aspectos de diseño geométrico que por su por su potencial afectación a fauna en categoría de amenaza vinculada a humedales designados como Ranzar. B. Conectividad hidráulica que debe garantizar la continuidad ecológica tanto en periodos máximos como mínimos. C. cambio climático y gestión de riesgo, especialmente en relación con escenarios de caudal mínimo eh que no fueren contemplados en los documentos técnicos de soporte

Se hace llamado a la señora **Leyla Rincón** ultima solicitante, pero no se encontraba presencial, ni conectada en la plataforma virtual de TEAMS estaba para su intervención. Sin embargo, se deja constancia de su llamado.

Intervención de los Inscritos

En esta instancia el Presidente de la Audiencia Pública abrió el espacio para la intervención de la comunidad inscrita y efectuó invitación para el correcto aprovechamiento del tiempo establecido. De esta manera, se procedió a llamar a las personas inscritas como se indica a continuación:

No	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
1	 PERLA BERMUDEZ	Presencial	<p>Buenos días. Mi nombre es Perla Becker, soy la directora ejecutiva de la Asociación Red de Apoyo Borde Norte. Desde nuestra junta directiva y nuestros afiliados les damos una cordial bienvenida a esta zona de Bogotá. y mil gracias por su asistencia. Yo les voy a hablar un poco de la historia de Borde Norte. En el 2001 tuvimos el paro de taxistas donde eh alrededor de 6,000 niños tuvieron que dormir en sus colegios y los residentes desocupamos las despensas, los colchones y las cobijas de las casas para apoyar a los colegios. Allí nació la red de apoyo Borden 2000. En el 2012, de la mano de la Secretaría de Movilidad, armamos el tal corredor escolar, esa corredora escolar que ayudó a disminuir un poquito el tiempo de traslado de los niños en las rutas escolares. Luego tuvimos tres emergencias grandes, tres inundaciones. más espantosa de todas fue la del 6 de noviembre del año pasado, donde quedaron 175 rutas atrapadas en el agua, 3346 niños atrapados dentro de esas rutas y 3558 niños tuvieron que dormir o refugiarse dentro de las instituciones educativas. Desafortunadamente esta zona carece de vías conectantes. Solamente hay cinco calles que</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>conectan con la autopista norte, la mal llamada autopista. Entonces, si la autopista colapsa, colapsa toda la región, porque esta es la entrada Colombia, de Colombia hacia el norte. Los tiempos de desplazamiento de los vehículos de emergencia son entre una y 2 horas para que lleguen a esta zona. Desafortunadamente, cuando hemos tenido un deceso en la autopista, entonces se demoran 4 horas en hacer el levantamiento criminalística. Por eso es que necesitamos urgentemente la ampliación de la autopista, por favor. Es una necesidad implícita. Es una necesidad, es una emergencia que tenemos eh todos en esta región. Es una emergencia implícita. y todos lo necesitamos. Les pedimos por favor a la ANLA que recapacite en que esa licencia ambiental sea dada. Somos demasiados residentes para esta región. Gracias.</p>
2	 HECTOR HENRY LORENZANA	Presencial	<p>¿De dónde hasta dónde es tu huerto? Y esto amplía mi derecho de petición radicado con 2025 6201 43 2072. Siguiente, por favor. Solicitud de articulación interinstitucional convocar a la CAR, Cundinamarca, a la secretaría distrital de ambiente, al IDU, al aeropuerto Guaymaral y demás entidades para garantizar análisis integral de impactos acumulados y sinergias territoriales. Siguiente, por favor. Solicitud de publicación de los estudios de impacto ambiental integrados. Incorporar y publicar los estudios de impacto ambiental de todos los proyectos circundantes en el marco de accesos norte fase dos. Siguiente, por favor. Solicitud de información sobre permisos de ocupación de cauces. Publicar si se han otorgado permisos de ocupación de cauce para quebradas aferentes a los humedales Torca y Guaymaral. especialmente en avenida Santa Bárbara. Siguiente, por favor. Garantía de acceso a la información que en la audiencia del 29 de noviembre se garantice acceso completo y actualizado a permisos, estudios y resoluciones conforme al principio de participación ciudadana,</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>artículo 79 de la Constitución Política y ley 99 de 1993. Siguiente, por favor. Solicitud de cumplimiento judicial. Acoger las órdenes de la Corte Constitucional y el Consejo de Estado sobre Cerros Orientales Río Bogotá, asegurando conectividad ecológica y protección de reservas y humedales. Siguiente, por favor. Este huerto no es mío, es nuestro y su límite es la dignidad del agua, del aire y de la vida. Límite es la dignidad del agua, del aire y de la vida. Mi nombre es Héctor Henry Lorenzana y muisca de sua, este territorio. Soy Ipcua en Shinga. Muy amables, muchas gracias.</p>
3	 ANDRES FELIPE BORDA	Presencial	<p>Soy Felipe Borda, politólogo y maestrante de gestión pública de la Universidad de los Andes. Soy un joven comprometido con la generación de valor público y con la defensa de iniciativas que verdaderamente mejoran la calidad de vida de la ciudadanía. Soy bogotano, líder social de la localidad de SUBA y miembro de la junta directiva de la Asociación Red de Apoyo Borda Norte. Hago esta intervención, por supuesto, en nombre de mis coequiperos, el concejal de Bogotá, Andrés Barrios, y de quien en su momento defendió de manera firme y contundente la ampliación de la autopista Norte, Miguel Uribe Turbay, quien pido un aplauso en este momento, en este recinto, por favor. Soy un ciudadano que ha trabajado por los barrios colindantes a la autopista norte. Durante años he conocido a mis vecinos y por ello esta intervención es el sentir de todos ellos. Repitan conmigo. Sí a la autopista norte. Sí a la autopista norte. Sí a la autopista norte. Hoy habla hoy avanza el plan de ordenamiento zonal Lagos del Norte, Lagos de Torca, la iniciativa urbanística más importante de Bogotá. Este plan contempla la construcción de 135,000 viviendas nuevas para el norte de Bogotá. Muchas de esas familias están aquí presentes participando, informándose y proyectando</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024
		Versión: 7
		Código: PC-FO-03

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>su futuro. Sin embargo, por retrasos administrativos y controversias jurídicas, este proyecto se ha visto sumamente frenado. Si la autopista norte no se ejecuta ahora, perderemos décadas de planeación y esto en la administración pública colombiana es gravísimo. Y lo digo a título personal, pero estoy convencido que esta gran audiencia comparte el mismo sentir. Si el proyecto se cae, pasarán décadas, muchos años y seguiremos viendo una autopista norte obsoleta, congestionada e inundada en aguaceros, como bien citaba Perla aquel 6 de noviembre del 2024, donde niños, donde trabajadores y familias enteras tuvieron que dormir en el piso. Además, no queremos que los 1,8 billones de pesos destinados para accesos norte fase 2 terminen invertidos en litigios con los inversionistas. Hoy la ampliación de la avenida Boyacá entre la 183 y la 211 corre el riesgo de convertirse en un elefante blanco porque la 211 no tiene un retorno hacia el norte y esto tiene congestionados a todos los barrios colindantes de la autopista norte y del norte de Bogotá. La autopista es importantísima para el desarrollo económico del país. El 46% de los alimentos que ingresan a Bogotá lo hacen por el corredor norte y el 70% de la carga nacional se hace por vía terrestre. Los 11 millones de habitantes de la Bogotá región exigimos con contundencia, sí, a la autopista norte.</p>
4	 HEIDY LORENA LORENZANA	Virtual	<p>Bueno, eh muy buenos días para todas y todos los asistentes a esta importante audiencia como un mecanismo de participación ciudadana para escuchar todas las voces eh con respecto a este gran proyecto que no solamente abarca la ciudad de Bogotá, sino también la región. Aló. Perdón. Eh, pues primero que es un proyecto importante, estratégico, no solamente para Bogotá, sino también para la región. Y quisiera también aclarar que la postura nuestra, yo soy concejala de Bogotá por el Pacto Histórico, no ha sido oponerse al proyecto per sé,</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024
		Versión: 7
		Código: PC-FO-03

No .	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>sino que se cumple con la normativa ambiental, que es básicamente por la razón por la cual no se ha otorgado el permiso, no se ha otorgado como tal la licencia por parte de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, la necesidad de garantizar la conexión ecosistémica entre el río Bogotá, los Cerros Orientales, No hay que desconocer que se está por encima de uno de los humedales más importantes con Protección Ramsar, donde ya vivimos y lo mencionaba una de las intervenciones que se hacía, que eh la inundación que lamentablemente se vivió hace un poco más de un año, pero sobre todo que tenemos un corredor importante en medio de esta autopista, pero también acá hay algo elemental y es la necesidad del fortalecimiento del espacio público. necesitamos una ampliación de una autopista para que se llene de más carros o necesitamos efectivizar también las formas y la forma de transporte público sostenible hacia la región de la Sabana de Bogotá, Cundinamarca. Pero adicionalmente eh es importante armonizar con una discusión que hoy también se está dando, que se da en este momento en el Consejo Estratégico de la Cuenca Hidrográfica del Río Bogotá y es la aprobación de los lineamientos o las directrices de la Sabana Bogotá con Dinamarca y por supuesto que este proyecto debe armonizarse con esas directrices. Entonces, en ese sentido, la importancia de escuchar las voces que están en esta audiencia y de cumplir con la normativa existente en materia medioambiental que permita el sostenimiento no solamente de Bogotá, sino que Bogotá no es una isla aparte, como decía alguien en este momento, sino que es que nosotros tenemos que coordinar con los municipios de Cundinamarca, con la cantidad de personas que trabaja en la ciudad de Bogotá, que se tiene que desplazar diariamente entre Bogotá eh y su municipio, pero sobre todo también porque este viene siendo uno de los espacios, insisto, ecosistémicos más importantes de la ciudad, no solamente para quienes vivimos actualmente, sino también para las</p>

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			futuras generaciones. Ordenar el territorio alrededor del agua es importantísimo. Gracias.
5	<p>JOSE RICARDO BOTERO BERMÍDES</p> 	Presencial	<p>Muy buenos días. Cordial saludo para los señores del ANLA, la concesionaria Rota Bogotá Norte fase dos y a los asistentes a esta audiencia. Yo, José Ricardo Botero, miembro de la Junta de Acción Comunal del barrio Mirandela y como tercer interviniente de los nuevos residentes del sector de Lagos de Torca, parte occidental, conjuntos residenciales Leco, Orquídea, Lirio, Santelmo. Hacienda, los lagos, entre otros. Me permito dirigirme a ustedes así. En días pasados, hace exactamente 20 días, preguntamos si se hacía presente o no el delegado de la Contraloría. Espero que ojalá haya venido. De todas maneras, agradecemos, lo agradezco a los señores de la personería distrital por su acompañamiento en esta audiencia. Para ese momento se hizo un cuestionamiento de los puentes peatonales y los accesos que había. En ese momento nos dirigió respuesta el señor ingeniero Diego Díaz, manifestando que habían dos puentes retorno y seis puentes peatonal. No se volvió ni se mencionó ningún otro puente que pudiera conectar los dos sectores occidentales y orientales de la autopista. Lo dimos por un hecho, teniendo en cuenta para ello el apéndice técnico de alcance de proyectos emitido por la ANI, en el cual ya lo conocerán ustedes, a los pasos peatonales a ese nivel, es muy claro donde se expone que la que la locación de fuentes es referencial, estará a cargo del concesionario la definición de su ubicación, teniendo en cuenta factores como operación de la vía, seguridad vial, necesidades de la población y el resultado de su interacción con las autoridades locales. Sugerimos que el puente proyectado en la unidad funcional UF4 localizado en la calle 197 sea colocado o reubicado en la calle 199, dando acceso a esa forma a la</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			ciclorruta del canal de Torca para dar continuidad a la movilidad con emisiones y permitiendo el desplazamiento de la calle 170. Muchas gracias. Eh muchas gracias. Muchas gracias.
6	 JOSE ANTONIO CRUZ NÚÑEZ	Presencial	<p>Respetados señores, autoridad nacional de licencias ambientales, yo, José Antonio Cruz, identificado con cédula de ciudadanía 405858 de Susa, Cundinamarca, presidente de la junta de acción comunal del barrio Canaima, localidad de Usaquén, según personería Jurica 003743 del 30 de septiembre de 1987. Me permito solicitar lo siguiente. Primero que todo, enfocar la cámara de los integrantes de las juntas que estamos apoyando el proyecto de la ampliación de la autopista norte. Uno, con la autopista va a quedar un poco más alta. Necesito los debidos usos de accesos a la calle del barrio. Dos, dada la emergencia de noviembre del 2024 y para evitar inundaciones, solicito se separen las conexiones del caso a nivel de alcantarillado. Tres. El puente peatonal de la calle 198 sea reubicado sobre la calle 199, reuniendo los respectivos protocolos ambientales para su conexión con la ruta del canal Torca. Cuarto, vamos a quedar embotellados con un retorno distante de la calle 242. Solicito por su conducto el mantenimiento de las vías de nuestro barrio para poder salir hacia el sur por la calle 192, tomando la carrera séptima y la avenida Novena hasta la calle 183. Somos conscientes, sí, al proyecto y construcción de la autopista norte. Gracias.</p>
7	 PABLO ALONSO ESTUPIÑAN	Presencial	<p>Buenos días para todos los asambleístas, señores ANLA, consorcio Bogotá, ruta norte. Yo, Pablo Alonso Estupiñán, eh como representante de la Junta de Acción Comunal Verbenal primer sector, eh solicitado de parte de mi comunidad manifestar que mi comunidad solicita la aprobación y ejecución de esta obra, por cuanto hace un año fuimos afectados por la inundación y el colapso del canal Torca y el canal Canaima y hubo varios damnificados. Este proyecto</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			beneficiará a miles de personas en el tema de movilidad, habitabilidad y comercio. Es inhumano que cientos de niños tenga que soportar más de 4 horas dentro de un bus por la mañana para lograr llegar a sus colegios y esas mismas 4 horas en la tarde para regresar a sus hogares. Es inhumano que los adultos mayores y las personas que están laborando fuera de Bogotá y alrededores tenga que soportar las mismas condiciones. Por último, quiero hacer un llamado a la empresa del acueducto y alcantarillado de Bogotá para que realice periódicamente la limpieza de los dos canales citados. Se vive, se siente, esta obra la necesita la gente. Se vive, se siente. La comunidad está presente. Gracias.
8	 LUIS ALBERTO PULIDO	Presencial	Muy buenos días para todos. En nombre de la Asociación de Juntas de Acción Comunal del municipio de Zipaquirá, nos hacemos presentes en la audiencia pública en el marco de la evaluación ambiental del proyecto Acceso norte dos, unidades funcionales 1, 2, 3, 4 y 5 a cargo de la empresa concesionaria Ruta Bogotá Norte S. Distinguidos miembros de la comunidad y representantes de instituciones y autoridades ambientales y demás asistentes. Los habitantes de Zipaquirá, Cajicá, Chía, Nemocón, Cogua. Recorremos la autopista norte con la esperanza de llegar a tiempo al trabajo, al estudio, a una cita médica. Sin embargo, la realidad es otra. hasta tres o cuatro horas diarias atrapadas en un trancón, afectando nuestra salud física, emocional, nuestra economía familiar, el derecho fundamental y el tiempo de descanso. Durante años nuestras comunidades han soportado el sistema de movilidad colapsado cada madrugada o cada noche. Estas no son estadísticas, son vidas. personas que han perdido su empleo por la imposibilidad de cumplir el horario. Pacientes que no llegan a tiempo en la atención médica urgente. Familias que pasan menos tiempo juntas por la movilidad le roba horas

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024
		Versión: 7
		Código: PC-FO-03

No .	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			irrecuperables. El proyecto implanta adecuadamente algunos beneficios, impactos positivos para la sabana norte de Bogotá. Los efectos del proyecto podrían sentirse en varias formas: movilidad, conectividad, ampliar los carriles y mejorarla, mejorar la infraestructura vial de la autopista norte podría permitir una circulación mucho más fluida, reduciendo tiempos de desplazamiento para quienes viven en el norte y sus municipios satélites. A quienes viajan hacia estos sectores se beneficiarían a quienes diariamente utilizamos esta vía. infraestructura moderna. Además del ensanchamiento del proyecto, prevé un carril para el transporte masivo Transmilenio o otro sistema. Él podría ofrecer una alternativa de transporte de público mucho más eficiente. También se plantea ciclorutas, andenes y vías del servicio que favorecerán distintos modos de movilidad. Mejor conexión. Dado que la autopista norte es un corredor clave en el ingreso y salida hacia la Sabana y otros municipios del norte adecuarla podría favorecer el transporte intermunicipal flujos de comercio, accesibilidad a quienes viven fuera de la ciudad, pero trabajan y estudian en ella. Potencial para reducir algunos embotellamientos puntuales. Si la obra reduce los cuellos de botella específicos, podrían aliviarse al menos parcialmente los conocidos atascos en horas pico en tramos críticos. El proyecto sobre la mesa, del dilema priorizar la movilidad y expansión vial de la conservación del entorno natural humedales recursos únicos unos actores advierten la prioridad debería ser protegidos los humedales que la solución de transporte es necesario que pasen más en la autopista, si no que sistemas de transporte masivos y sostenibles. Sí a la ampliación de la autopista norte.

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
9	 EDUARD GIOVANNY SARMIENTO	Presencial	<p>Gracias, muy buenos días. Soy Edward Sarmiento Hidalgo, representante de la Cámara por Cundinamarca y como la mayoría de ustedes, especialmente quienes vivimos en los municipios del norte de la sabana de Bogotá, hemos transcurrido nuestra vida académica, buena parte de la laboral y vamos a servicios como la salud y otros en Bogotá y vivimos el suplicio constante de atravesar la autopista norte. Es un suplicio y como ustedes, yo quiero algo como lo que decía la valla de la entrada esta gigante que dice que queremos una autopista norte que dé gusto salir o entrar a Bogotá. ¿Qué nos debe dar gusto? Nos debe dar gusto, por supuesto, una autopista que no se inunde. Nos debe dar gusto una autopista que no corte la conectividad entre humedales y entre fuentes hídricas. nos debe dar gusto una autopista norte que no rompa con las comunidades de la fauna que hay en estas zonas y que no se rompa la posibilidad. Luego, entonces necesitamos una autopista norte ampliada, sí, yo creo, pero que cumpla con todas las necesidades para no acabar con nuestro ecosistema. Si nosotros queremos una autopista norte que dé gusto andarla, no puede seguir siendo una autopista norte alrededor de la cual sigue creciendo Bogotá, Chía y La Sabana de manera desaforada, desordenada y sin posibilidades de tener una vida digna hacia delante, porque ampliamos un carril ahorita, no podemos celebrar que en Lagos de Torca ahora crezcamos 130,000 unidades habitacionales nuevas porque nos va a tocar poner otro carril y otro carril y eso es insostenible. No vamos a seguir eternamente haciendo proyectos de infraestructura cuando lo que debemos hacer es ordenar adecuadamente y planear adecuadamente el crecimiento de la sabana de Bogotá. No podemos tampoco incluso celebrar acciones que permitan, porque esto tiene todo que ver con la movilidad, y que, por ejemplo, permitan un discurso de integración desde la Alcaldía de Bogotá, pero que le imponga ahora pico y placa a todos los</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			que tenemos el carro matriculado en otras ciudades. Eso es parte de lo que tenemos que nosotros lograr, una verdadera integración con Bogotá en la planeación urbanística, porque nosotros necesitamos autopista norte, sí, pero también defensa del ecosistema, del agua y del campesinado, del poquito que queda en la sabana con cultivando el alimento para la vida. Nosotros necesitamos, insisto, autopista, sí, una que nos dé gusto caminar, pero que nos dé gusto andar, porque nos ayuda en los problemas de movilidad, pero también porque protege los ecosistemas y el agua. Es autopista, sí, pero elevada, con conectividad y con protección del ecosistema. Muchas gracias.
10	 RICARDO ACOSTA SAENZ	Presencial	Buenas tardes. Ricardo Acosta. Buenas tardes a todos y todas. Eh, en nombre de la Junta de Acción Comunal del barrio Verbenal, al quien represento como presidente y como consejero de planeación local de Usaquén, estoy aquí para agradecerle al consorcio por todo el acompañamiento y todo lo que se hizo en los talleres y la y toda la presentación de la propuesta de la ampliación de todo lo que se hizo, de mostrarle a la comunidad la prueba de lo que se va a hacer ambientalmente en pro de la fauna y de todo lo que se va a hacer con los y toda la fuente hídrica y todo el proceso de la ampliación y todo lo que va a implicar hacia la comunidad, la movilidad. Sabiendo todos que somos unos de los afectados y que nos unimos al apoyo total de la ampliación de la autopista, damos un aval para ellos de que cumplieron con los objetivos con la comunidad en dar a conocer todo lo cambios que se hicieron y las mejoras del primer proyecto que se presentó y que se hicieron las mejoras y que están cumpliendo con todo lo que se les puso como metas y todo. Todo lo que se le puso en lineamientos, ellos cumplieron con todo y lo dieron a conocer a nuestra comunidad y nuestra comunidad, estoy aquí en representación de ella, en decir sí a la ampliación de la autopista

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			norte como todo lo de la localidad de Usaquén. Gracias.
11	 YADIRA CIFUENTES SASTOQUE CLAUDIA	Presencial	<p>Bueno, muy buen día para la mesa directiva con la ANI, ANLA y para toda la comunidad presente. Una vía para la salud y la vía Sopó presente. Señores Agencia Licencias Ambientales, concesionaria, organizaciones sociales y comunidades presentes. Mi nombre es Claudia Yadira Fuentes, residente del municipio de Sopó y presidenta de Junta de Acción Comunal de la Vereda del Chuscal. Hoy hablo en nombre de muchas familias que todos los días dependen de la autopista norte, no solo para ir al trabajo, sino para algo más importante, llegar a tiempo a una cita médica o a una urgencia que solo puede atenderse en Bogotá. Quiero centrarme en un tema muy concreto, los riesgos actuales y la necesidad urgente de una solución real para quienes dependemos de este corredor en casos de salud. Durante años hemos hablado del trancón, el tiempo perdido y el estrés diario. Pero en Sopó y los municipios vecinos, este ya no solo es un problema de movilidad, es un problema de salud y vida. La mayoría de nuestros adultos mayores, pacientes con enfermedades crónicas, personas en diálisis, pacientes oncológicos, mujeres embarazadas y niños con condiciones especiales deben acudir a hospitales en Bogotá. Estudiantes que con mucho esfuerzo buscan el progreso y por el trancón han tenido frustración de perder sus materias por no llegar a tiempo. Y para llegar allí en la práctica tenemos una sola vía, la autopista norte. Esta vía no funciona bien, en horas pico y en un recorrido que debería durar 40 minutos puede tardar una hora y media hasta 2 horas. Cualquier accidente, inundación o bloqueo convierte el corredor en un cuello botella. Hemos visto ambulancias atrapadas entre carros, buses y camiones. Hemos visto familias</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024
		Versión: 7
		Código: PC-FO-03

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			angustiadas que no saben si alcanzan a llegar a tiempo. Detrás de cada troncón no solamente hay carros, hay un adulto mayor tratando de llegar a una cita médica, una madre con su hijo enfermo, una mujer embarazada con signos de alarma. Cuando esto ocurre, la autopista deja de ser una carretera y se convierte en un problema grave. Por eso, cuando hablamos del proyecto Accesos Norte 2 en Sopó, lo vemos como una oportunidad para mejorar no solo la movilidad, sino también el acceso a la salud y el cuidado. Como presidenta de junta comunal traigo la voz de muchas familias que viven esta preocupación todos los días y les pedimos que evalúen con máximo rigor el técnico y ambiental, como la ley lo exige, la solicitud realizada por el concesionario, pero que también tengan en cuenta la realidad humana de quienes vivimos en La Sabana y dependemos de este corredor. Muchas gracias.
12	 PATRICIA GÓMEZ CASTELLANOS	Presencial	Señores, Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, ANLA, representadas autoridades, representantes institucionales y miembros de la comunidad, reciban un cordial saludo de la Asociación para el Desarrollo Integral de la zona de Influencia de la Vía Suba-Cota, ASODESSCO y de la Comisión de Movilidad de Suba. La autopista norte es uno de los corredores más importantes y más congestionados de Bogotá y la región. Durante años hemos vivido un crecimiento acelerado de la población y del parque automotor en La Sabana, especialmente en los municipios como Chía, Cajicá y Zipaquirá. Este crecimiento ha superado la capacidad de la infraestructura existente, generando congestión diaria, demoras excesivas, accidentabilidad y afectaciones diarias en la calidad de vida de miles de ciudadanos. Hoy la ampliación de este corredor ya no es una opción, es una necesidad urgente para garantizar la movilidad y la seguridad de quienes dependen de esta vía para trabajar, estudiar o acceder a servicios básicos. Este proyecto trae

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No .	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>beneficios concretos para Bogotá y toda la región. En primer lugar, mejora la movilidad. La ampliación permitirá reducir de forma significativa los tiempos de desplazamiento, disminuir los puntos de estrangulamiento y ofrecer un flujo vehicular más seguro y eficiente para miles de familias. Esto significa recuperar tiempo valioso y disminuir el desgaste diario por congestión. En segundo lugar, fortalece el desarrollo económico regional. La autopista norte es un corredor estratégico para el transporte de carga y para la conectividad con el norte del país. Una vía más amplia y moderna impulsa la competitividad, facilita la llegada de inversión, mejora la logística empresarial y favorece el turismo y el comercio. En tercer lugar, aporta la seguridad vial y al ambiente. Una vía con mejor diseño, señalización y capacidad reduce siniestros, evita maniobras peligrosas y disminuye las emisiones asociadas a vehículos detenidos en trancones. La movilidad eficiente también es una medida ambiental. Finalmente, este proyecto se integra con los sistemas de transporte regional y con los municipios vecinos, permitiendo una visión metropolitana de movilidad que es indispensable para el futuro de Bogotá y su zona de influencia. Por lo anterior, la ampliación de la autopista norte es una obra estratégica que responde a las necesidades reales y aporta beneficios duraderos. Invitamos a las autoridades a garantizar una ejecución transparente, técnica y socialmente responsable. Gracias,</p>
13	 CALDERON RESTREPO	Presencial	<p>Buenas tardes o días, todavía, a todos. Hoy Bogotá enfrenta una decisión que va mucho más allá de una obra. Es una decisión sobre quiénes somos como ciudad y el futuro que estamos dispuestos a construir. Porque esto no se trata solo de una autopista, se trata de nuestro derecho a movernos libres, a trabajar sin barreras y a vivir una ciudad que avanza y que no se queda atrapada en el pasado. Este proyecto es una pieza fundamental para Bogotá y Cundinamarca. Es</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024
		Versión: 7
		Código: PC-FO-03

No .	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>el corredor por donde se mueve buena parte de la economía que sostiene empleos, abastece comercios y conecta la vida cotidiana de millones de personas. Retrasarlo no es un trámite, es un golpe a la productividad, a la competitividad y al futuro de toda la región. La autopista norte actual fue construida hace más de 50 años. Es una vía anclada en el pasado, incapaz de enfrentar las realidades urbanas y climáticas de hoy. Lo vemos cada vez que llueve. La franja occidental colapsa, el drenaje falla y miles de usuarios quedan en riesgo. ¿Cómo puede una ciudad que sueña con el futuro seguir transitando por una infraestructura que se derrumba en el pasado? Este proyecto ofrece soluciones reales. Un viaducto que respeta el territorio, un sistema Tibitoc fortalecido, una elevación de 4.4 m que garantiza el flujo de agua y protege los ecosistemas. Estas acciones no amenazan los humedales, los preservan, permite que Lagos de Torca restaure los humedales y pasen de 30 ha actuales a 90 ha. Previene además inundaciones durante los próximos 100 años. Los que dicen que este es un proyecto que amenaza el medio ambiente están cegados por su fanatismo. Mientras Bogotá Mientras Bogotá cumple, el gobierno nacional frena. Frena y ese silencio cuesta. Pero Bogotá, quiero decir algo más. Una ciudad que se frena se vuelve más desigual, más costosa, se vuelve más vulnerable. Por eso hoy hago un llamado a quienes amamos esta ciudad, a quienes madrugamos bajo la lluvia, a quienes luchamos contra el trancón. No nos quedemos callados. No aceptemos que la indecisión de uno se convierta en el freno de todos. Defendamos este proyecto no como una obra más, sino como un símbolo de futuro que nuestra ciudad merece. Porque cuando Bogotá se une, cuando Bogotá alza la voz, cuando Bogotá se pone de pie, no hay poder que pueda detenerla. Este es nuestro momento y juntos Bogotá vamos a hacer lo posible. Gracias.</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No .	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
14	 FELIPE VAN COTTHEM	Presencial	<p>Buenos días para todos. Quiero agradecer a la Agencia Nacional de Licencias Ambientales por abrir este espacio y a todos los que están aquí presentes por su disposición para oír todos los beneficios que tiene el proyecto de ampliación de la autopista norte. Quiero comenzar por una pregunta, y es la siguiente. ¿Quiénes de ustedes han tenido que soportar los trancones de la autopista norte una, dos o más veces a la semana? ¿Por trabajo, para ir a la oficina, para llevar a los niños al colegio o simplemente cuando quieren dar una vuelta por el norte? Mi nombre es Felipe Van Cottthem. Y al igual que muchos de ustedes, tengo que estar en una de esas opciones. Hoy vengo en representación de la Asociación de Vecinos de la Cuenca del Río Teusacá, Proteusacá, que agrupa tres municipios: Sopó, Guasca y La Calera, y que como todos los que estamos aquí reunidos nos preocupa la forma en que nos vamos a desarrollar. En nuestra asociación hace un tiempo materializamos un sueño en un plan regional y encontramos que en ese plan regional hay un lugar muy importante que está sobre la autopista norte que es Briceño y es un centro regional donde se ubican empresas, grandes empresas conocidas por todos ustedes, Coca-Cola, Bavaria, Quala, Alpina, por decir algunas, pero además hay centros logísticos y además campesinos y vivienda. Y todos los anteriores en conjunto representan cerca del 13% del PIB nacional, ese clúster de empresas y de usos que están en ese lugar. También para nosotros en Proteuscá, la autopista norte es la columna vertebral, lo mismo que para ustedes, y funciona como una columna vertebral porque nos conecta con el norte del país, con tres departamentos fundamentalmente, Boyacá, Casanare y Santander. Además, acorta el tiempo, que nadie lo ha mencionado, pero la autopista acorta el tiempo para ir al aeropuerto internacional El Dorado, que nos conecta con el mundo. Y por último, la autopista permite producción</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024
		Versión: 7
		Código: PC-FO-03

No	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			y distribución industrial y de alimentos ahorita que estamos hablando tanto de ese aspecto.
15	 JAIME ICTUS DURAN RAMIREZ	Presencial	<p>Bueno, muy buenos días para todos a las dos mesas principales. Eh, soy Jaime Ictus Durán Ramírez, secretario de tránsito y movilidad del municipio de Sopó. Hoy hablo como ciudadano suponeño y como usuario diario de esta vía, que conoce de primera mano la necesidad y lo que significa movilizarse entre Sopó y Bogotá. En los últimos años llevamos a cabo un censo con dos empresas de servicio de transporte público que prestan el servicio Sopó, Bogotá y viceversa. Y encontramos que para el 2022 se movilizaron más de 437,000 personas, 2023 más de 515,000 personas. Para el 2024, 495,000 personas y lo que va corrido el año más de 462,000 personas, lo que representa apenas la mitad del sistema, dado que hay otras dos empresas y transporte informal que también está prestando este servicio. Estas cifras hablan por sí solas. Son gente que madruga, que va a trabajar, que va a estudiar o va a cumplir con citas. Sin embargo, en un recorrido que es de solo 36.6 km en los que debería recorrerse en 35 minutos, a veces los ciudadanos tardan más de 2 horas. También hay un desgaste tanto emocional y impacto de salud, disminución en la productividad y afectación directa a la calidad de vida de todas las personas. Por eso hoy quiero expresar con convicción que la ampliación de la autopista norte no es solo un proyecto vial, sino una necesidad para mejorar la calidad de vida de todas estas personas. Cuando una vía funciona al límite, se dispara emisiones. Bogotá lo refleja claramente en sus principales accesos, incluida la zona norte. Por eso los picos de contaminación por polución aumentan en horas de congestión debido a las frenadas y encendidos constantes. Una vía ampliada permitirá un flujo más estable, reducirá las emisiones</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No .	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>y el ruido y disminuirá el desgaste de estos vehículos. Esto significa que el aire será más limpio y que los recorridos serán más rápidos. Sí. A la ampliación de la autopista norte. Muchas gracias.</p>
16	 CLARA INES PINILLA MOSCOSO	Presencial	<p>Muy buenos días para todos. Vengo en representación de la ciudadanía del municipio de Chía, de la alcaldía del municipio, de los empresarios de las de los transportes que van a la zona norte de Sabana Norte y hemos hecho una revisión multidisciplinaria a través de la página de la ANLA en el micrositio para revisar el proyecto Acceso Norte. Y esto es lo que hemos encontrado. Ahí están los siete puntos que revisamos. Revisamos el problema, revisamos lo que les pedía el concesionario, perdón, lo que les pedía el ANLA, al concesionario, lo que le pedía la ciudadanía al ANLA y al concesionario y revisamos los beneficios que trae el proyecto. Hemos encontrado desde ciencias de la sostenibilidad que el proyecto cumple con la conectividad ecológica para la protección de la estructura ecológica principal, para recuperar la conectividad del humedal Torca Guaymaral, que después de 70 años vamos a lograr tener una conectividad ecológica e conectividad socioeconómica, conectividad geopolítica que favorece a la ciudad y a la región. eh la conectividad sociocultural y se van a solucionar muchísimos problemas que vivimos todos los habitantes de la sabana eh norte y los municipios de Asocentro y la región. Y por tanto todos vamos a pedirle al ANLA, a la al concesionario y a la ciudadanía. Primero los felicitamos porque se ha hecho un seguimiento, una exigencia desde la ciudadanía. fueron muy juiciosos en la investigación técnica, científica y de ingeniería y ellos hicieron excelente control ambiental donde se viene la conectividad jurídica, política y la legislación actual. En el momento se están trabajando las directrices ambientales para el ordenamiento territorial con base en el agua, que estoy completamente segura que lo</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			van a tener en cuenta cuando ya el ministerio de este asunto. Y por tanto, cuenten desde la sabana de con los municipios de Asocentro, desde cómo vamos en Sabana Norte y en Sabana de Bogotá para lo que tengan que ver con el futuro y el éxito del proyecto. Muchísimas gracias y le decimos sí a la autopista Norte. Viva la sostenibilidad ambiental.
17	 CARLOS EDUARDO ANGEL VILLEGAS	Presencial	Buenos días, mi nombre es Carlos Eduardo Ángel Villegas. Desde hace 30 años soy vecino de Chía. Soy biólogo de profesión con una especialización en ingeniería ambiental y ejercí como asesor en temas ambientales durante unos 25 años. Ah, eso que pomposamente se hace llamar la autopista del norte, eh, se ha convertido por su dinámica en una trocha, en una desesperante trocha, a veces en un parqueadero, en donde se tiran a la basura millones de horas humanas productivas y se arrojan incalculables de gases contaminantes causantes del calentamiento global que tanto queremos revertir. En otras palabras, es un agujero negro ambiental. Que el humedal es importante, sí, la fauna y la flora circunvecina lo son también, pero no son los únicos elementos de importancia. Los usuarios de esta vía, como seres vivos que somos, también somos importantes y merecemos también un trato ambiental. Lo que nos mostraron en la sesión anterior, a mi modo de ver, representa un importante avance ambiental en la forma como se concibió y transformará esta vía y su área de influencia. Puede carecer a otras miradas de ausencias, defectos y cosas por mejorar. Pero en esa discusión podríamos gastarnos otras generaciones mientras sufrimos las consecuencias sociales, económicas y ambientales de seguir creyendo que existe una obra perfecta que no tendría consecuencias para los cuyes, los juncos y las guapuchas y que les permitirían pervivir en el mundo feliz de Animal Planet. Que los estudios ambientales presentados son adecuados o inadecuados, no lo sé, porque siempre habrá una

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			nueva herramienta que nos permite hacer lo mejor y la ciencia está para descubrir preguntas agazapadas en nuestros resultados. Lo presentado me pareció como espectador y profesional interesante y apropiado. Que las inundaciones dejarán de existir con la obra propuesta, no lo sé. Pero que se ha calculado que la probabilidad de que esto se dé es infinitamente menor que en la actualidad. Estoy seguro. Que la fauna y la flora locales van a tener una vida mejor, no lo sé, pero que sus posibilidades de conservación mejorarán, estoy seguro. Que los pasos faunísticos son muy altos o muy bajos o muy angostos, no lo sé, pero que los bichos ya aprenderán a utilizarlos. Mi experiencia profesional me dice que sí, el equipo de ingenieros y naturalistas del equipo de diseño hizo su mejor esfuerzo, no soy quién para dudarlo.
18	 JORGE PINILLA	Presencial	Eh, mi nombre es Jorge Pinilla y vengo a expresar el clamor regional. Es una tortura el desplazamiento diario por esta mal llamada autopista norte. Venimos acá en representación de muchos sectores que de pronto por cualquier motivo no han podido asistir, pero acá estamos para representarlos a ellos. Eh, veo sinceramente con preocupación la cantidad de accidentes que se presentan a diario en esta vía. Eh, se puede citar el ejemplo del día de ayer que por un accidente que hubo justamente aquí enfrente de esta sede en la que estamos el día de hoy, un motociclista se estrella con un camión, se genera un tranco monumental que llega, no sé, yo creo que 1 kilómetro más adelante de peaje Andes. Entonces, yo vengo entrando a Bogotá transportando pues un vehículo. Veo como un señor de una manera irresponsable toma el carril que tenemos las personas que usamos a veces la ciclorruta. Se viene adelantando de una forma irresponsable donde también sirve para hacer un llamado, digamos, aquí a las autoridades si puedan investigar este caso. ¿Cómo es posible que tome el carril de la ciclorruta? por poco enviste a la

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>gente que estaba controlando tráfico en ese momento. Hay unas personas que están esperando tomar el servicio de alimentador y desplazarse a sus sitios de destino. Entonces, yo hago un llamado a la al gobierno nacional, hago un llamado a las entidades encargadas de controlar todas estas situaciones. No es justo que nosotros tengamos que estar a diario rifándonos la vida para hacer unos cruces en algunos sitios que son falencia en este momento, como paso Guaymaral, paso 222. Eh aquí tenemos que rifarnos un espacio para podernos movilizar en esta deplorable vía. Entonces, una pregunta para el gobierno nacional y las entidades competentes para permitir el avance de las obras acá en Colombia. ¿Cuál es la cuota que tenemos que nosotros tener en cuanto a heridos, accidentes o hasta muertos para que reflexionen y digan, "Caramba, ¿aquí algo raro está pasando"? Los invito a que reflexionen acerca de esta anomalía que se presenta a diario. ¿Cuál es la cuota que tenemos que tener nosotros como ciudadanos para que reflexionen y digan, "Sí, la autopista la necesitamos, ¿la necesitamos urgente? Es hoy que la necesitamos, no entre 10 y 15 años.</p>
19	 ARGOTE GOMÉZ	SOFIA	<p>Buenas tardes a todos. Nosotros somos estudiantes del gimnasio Vermont y estamos aquí representando la asignatura de Ciencias Ambientales y Sociedades. Como parte de nuestro proyecto de investigación, nosotros analizamos a fondo la propuesta de renovación de la autopista norte, evaluando sus impactos tanto ambientales, sociales como económicos. A través de nuestro estudio identificamos que este proyecto no es solamente una ampliación vial, sino una intervención integral que responde a las necesidades reales de movilidad, sostenibilidad y seguridad de miles de ciudadanos. En el componente ambiental encontramos elementos muy positivos, la adecuación de zonas verdes, la conectividad ecológica entre los humedales Torca y Guaymaral, la incorporación de estructuras que</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024
		Versión: 7
		Código: PC-FO-03

No .	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			permiten el tránsito de fauna y el manejo más eficiente del agua mediante sistemas tipo Box Culvert. Todo esto representa un avance importante hacia una infraestructura urbana que respeta y protege los ecosistemas. En lo social destacamos la creación de rutas peatonales, 10 nuevos puentes seguros, andenes amplios y espacios que facilitan el desplazamiento cotidiano, incluso para estudiantes como nosotros. También observamos una reducción esperada en los tiempos de viaje, lo que mejora la calidad de vida y la seguridad vial. En términos económicos, el proyecto impulsa el empleo, la inversión y el desarrollo regional. Con un presupuesto de 1.5 billones de pesos, no solo se generan oportunidades laborales, sino que también se fomenta la valorización y el crecimiento de la zona, beneficiando a miles de familias y negocios. Desde la perspectiva de nuestra asignatura, SAS, este proyecto representa un equilibrio claro entre los tres pilares de la sostenibilidad: ambiente, sociedad y economía. Por eso, después de analizarlo rigurosamente, podemos afirmar que estamos a favor de esta iniciativa que propone cambios contundentes. Creemos, creemos que esta, creemos que esta renovación es una oportunidad para construir una ciudad más conectada, más segura y más preparada para el futuro. Porque cuando la cuando la infraestructura se piensa de manera responsable, el progreso se convierte en beneficio colectivo. Por eso hoy queremos cerrar con un mensaje claro. Acelerar el progreso es avanzar juntos. Viva la autopista norte renovada.

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
20	 ALEJANDRA ECHEVERRY MANTILLA	Presencial	<p>Hola a todos, buenos días. Nosotros somos estudiantes del gimnasio Vermont de Sistemas Ambientales y Sociedades y hoy estamos aquí para hablar de cómo la ampliación de la autopista es necesaria. Hemos vivido en el hemos estado en el colegio hace 14 años y hemos vivido día a día el trancón que este genera. No solo nosotros, sino todos nuestros compañeros nos levantamos faltando 3 horas para entrar a clase para poder llegar a tiempo al colegio. Y esto pasa porque es de la 183 hay unos trancos que son horribles cada mañana. Sin embargo, creemos que deben hacerse unas consideraciones ambientales adicionales a las que se están haciendo, las cuales están especificadas en los documentos de la página de la ANI. La ANI hizo una presentación en el colegio y creemos que nos están haciendo eh compensaciones específicas para los humedales como tal. Nuestras ideas consideramos que esa ampliación es absolutamente necesaria porque 14 años hemos perdido horas vitales de aprendizaje y queremos que en un futuro este proyecto pue una apuesta potencial. para las futuras generaciones, para quienes aprenderán mañana. Creemos que es necesario que esta expansión se haga. Todos necesitamos que haya muchísimo menos flujo y que todos podamos movilizarnos de manera eficaz, sea un lunes o sea un sábado, porque si bien es cierto los trancos no son solo entre semana o solo en las horas de la mañana, son todo el tiempo. Sin embargo, los queremos invitar a hacerse una pregunta. ¿Cuánto tiempo va a durar siendo efectiva esta ampliación? ¿En cuántos años van a tener que hacer una de nuevo? ¿Qué ecosistemas van a sacrificar para hacer una nueva ampliación? ¿Cuántos carriles se van a necesitar en 20 años? Es por esto que invitamos que se hagan estudios de cómo se usa la autopista hoy en día. Una cosa que no se sabe es que existen aplicaciones para que los transportadores se comuniquen entre ellos y se comuniquen con las empresas que</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>producen la carga. Hoy en día es muy común que un camión vaya vacío a un trayecto y lleno el otro. Y el volumen que se está perdiendo, el trancón que eso genera es gigante. Hay muchísimas aplicaciones que se deberían incorporar y que la gente debería concientizarse de que existen para que el uso de la autopista sea mucho más efectivo. La ampliación de la autopista no solo es un proyecto de infraestructura, también tiene que cambiar la cultura ciudadana. Muchos problemas los cuales vivimos hoy en día no solo provienen de las calles y como están hechas, sino de como el colombiano, el bogotano no la sabe utilizar. En esa orden de ideas reiteramos que este proyecto dure y solo va a durar si las personas también quieren que duren y se permiten hacerlo durar. Por otro lado, también pensamos que los sistemas de transporte desde Bogotá hasta los hasta las ciudades, pueblos que están alejados están siendo mal utilizados. Las flotas están atravesándose la autopista desde por todos los carriles. Eso genera muchísimo trancón. Y también es importante que también tengamos en cuenta que la séptima es necesaria. La mayoría de los carros que llegan a la autopista después de la 170 vienen de la séptima. Bueno, y muchas gracias a todos por escucharnos. Que viva la autopista Norte. Gracias.</p>
21		Presencial y vídeo	<p>Hola, buenos días a todos. Yo soy Daniela Webis, yo soy Catalina Córdoba y nosotras también venimos de parte del gimnasio Vermont de la misma materia. Y nosotras a través a partir de este proyecto creamos un análisis en un video que es el siguiente. (Transcripción del video) "La ampliación de la autopista, una vía más ancha, sí, pero este proyecto es muchísimo más que eso y lo vamos a explicar en 2 minutos. Cuando hablamos de un megaproyecto vial, no solamente estamos hablando de pavimento nuevo, también estamos hablando de ecosistemas, movilidad, seguridad, hidrología, urbanismo y economía. Y todo esto está funcionando al mismo</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024
		Versión: 7
		Código: PC-FO-03

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
	 CRISTINA GUTIERRÉZ ÁVILA		<p>tiempo. Pero, Willy, ¿por qué no nos explicas primero lo ambiental? Empecemos por lo ambiental. El diseño de este corredor incluye pasos de fauna elevados y subterráneos que mantienen la continuidad ecológica y provienen los atropelamientos de animales, favoreciendo la conservación de las especies endémicas que habitan en la zona al implementar estructuras perfectamente pensadas para que ellas puedan cruzar de un lado de la vía al otro sin tener que cruzar por donde nosotros los humanos pasamos. Y al mismo tiempo favorece la conexión del humedal Torca y Guaymaral. Dentro del ambiental también está el sistema hídrico. Los modelos hidráulicos que se van a implementar determinan dónde y cómo drena agua para evitar inundaciones, es decir, que se implementan canales, cunetas y zonas de filtración. Pero el objetivo de esto que la vida sigan funcionando incluso cuando hay lluvias extremas como cuando llueve en el colegio. Además de esto, se implementa la compensación forestal, es decir, que por cada árbol intervenido tienen que plantar de cinco a ocho nuevas en zonas estratégicas para fortalecer la estructura ecológica urbana. Y el diseño del corredor finalmente incluye pasos de fauna, pasos peatonales, manejo hídrico y una estructuración cuidadosa de la vía, cumpliendo con los criterios de sostenibilidad. Cuando estamos hablando de la movilidad en Bogotá, casi siempre pensamos en carros y en troncos interminables, pero este proyecto le va a dar un giro total a toda esta idea. Aquí lo primero van a ser las personas. Este proyecto prioriza la movilidad humana. Fuentes peatonales más seguros, nuevas ciclorutas, espacio público bien diseñado y accesos universales para que todas las personas puedan moverse sin barreras. Estamos hablando de andenes más anchos, rampas accesibles, señalización táctil. La infraestructura va a dejar de excluir y va a empezar a incluir porque van a ser 21 km nuevos de espacio público. Aquí la vía dejará de ser una barrera. Por fin</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024
		Versión: 7
		Código: PC-FO-03

No .	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>se conectarán los humedales de Torca y Guaymaral con nuevos pasos peatonales, ciclorutas y barrios que antes estaban desconectados van a comenzar a integrarse. Esto significa más acceso a comercio, colegios, parques y servicios. Más bien, en pocas palabras, más oportunidades para los que viven por allá. Cuando se prioriza el transporte público, quienes no tienen carro van a empezar a ganar una movilidad real y esto, por otro lado, también va a reducir muchísimas desigualdades. Aquí menos trancón significa más calidad de vida, más tiempo en familia, menos estrés y barrios mucho más seguros. Cuando la comunidad participa en el diseño se fortalece todo el tejido social y se disminuyen muchos conflictos. Por eso es que este proyecto no solo transforma una vida, sino que va a mejorar la vida de 10 millones de personas, ya que también impulsa la conciencia ecológica, movilidad sostenible, mejor espacio público y una ciudad mucho más conectada. Económicamente hablando, cuando un corredor vial funciona bien, toda la región se vuelve más competitiva. Con menos trancón, las empresas gastan menos en transporte y la mercancía llega mucho más rápido. Con menos combustible y menos desgaste. Eso también mejora la productividad porque si la gente no pierde horas en el tráfico, pueden tener mucho más tiempo para realmente trabajar. Además, las zonas alrededor se valorizan con mejor movilidad y mejor espacio público. Hace que las personas quieran vivir, invertir o abrir negocios ahí, obviamente generando mucho más empleo. El comercio local también se mueve, hay más personas pasando, más visibilidad y más clientes. Entonces, la economía del día a día mejora y durante la construcción se generarán más o menos 35,000 empleos directos e indirectos desde la ingeniería, transporte, materiales y supervisión. Cuando esto ya esté hecho, igual van a seguir existiendo empleos para operar y mantener este corredor. En últimas, este corredor va a empezar a</p>

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>funcionar como un corredor económico, con más conexión, más oportunidades y un mercado laboral mucho más grande. Ese proyecto tiene el potencial de generar grandes beneficios como mejorar la movilidad, seguridad, conectividad, desarrollo y empleo de la ciudad. Por esto necesitamos de toda ayuda para hacer este proyecto posible, por lo cual el 29 de noviembre los esperamos a todos en nuestra audiencia para ver si este proyecto al final se iba a pasar. Muchísimas gracias por su atención. Chao."(Fin del video) Muchas gracias por su atención y que viva la autopista norte.</p>
22	 JUAN CARLOS VÉLEZ VÉLEZ CARO VÍDEO	Vídeo	<p>Apreciados asistentes, este es un espacio fundamental para expresar por qué estamos de acuerdo con el proyecto Accesos Norte fase 2. Esta es una oportunidad para participar activamente y construir la vía que todos soñamos para nuestra región y para Bogotá. Quiero agradecer a nuestras empresas que han aportado información y análisis para construir una presentación sólida, responsable. Gracias a su participación hemos podido recoger percepciones reales, necesidades, expectativas del sector productivo y la comunidad. Quiero compartir con ustedes algunos resultados que nos dejó la encuesta aplicada a nuestras empresas. El 45.5% 5% de ellas había escuchado del proyecto, pero no lo conocía en detalle. El 27.3% de las empresas tenía una noción general. El 18.2% de las empresas encuestadas lo conocía en profundidad. El 9.1% de las empresas encuestadas no lo conocían. Después de conocer el proyecto, el 100% de nuestras empresas coinciden en que la ampliación impactará positivamente la movilidad, el transporte y la calidad de vida de los usuarios de la vía. También recogimos preocupaciones valiosas como, por ejemplo, posibles aumentos de accidentalidad, congestiones temporales, afectaciones operativas para empresas y habitantes y riesgos ambientales en los ecosistemas durante la ejecución de la obra. Estas</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			consideramos que son inquietudes legítimas que deben ser escuchadas y abordadas responsablemente. Con la información recopilada hasta hoy, podemos afirmar que aproximadamente 7700 colaboradores de nuestras empresas se verían beneficiados de forma directa con esta obra. Y sabemos que la cifra real será mucho mayor cuando incluyamos a los proveedores de nuestras empresas a las familias en total de todos ellos. Imaginemos poder viajar entre Bogotá y nuestros municipios de forma más ágil, más tranquila, más segura, así como hoy disfrutamos de las vías que han sido intervenidas y que han mejorado nuestra experiencia de movilidad en los últimos años. Imaginemos una obra que no solo conecte territorios, sino que también conecte ecosistemas, permitiendo que nuestra biodiversidad se fortalezca y fluya libremente. Imaginemos que juntos construimos una movilidad hacia el futuro más humana, más sostenible y más eficiente. Pero no lo imaginemos, hagámoslo realidad.
23	 GARCÍA	Presencial GABRIELA	Nosotras somos Gabriela García y Natalia Prieto y somos estudiantes del gimnasio Vermont. Estamos aquí para discutir la necesidad de la ampliación de la autopista norte, ya que nosotros vivimos esta realidad todos los días. Somos testigos directos de la problemática que causan los trancones y todo lo que esto conlleva. el retraso de horarios y las largas horas de espera, las cuales no son justificadas bajo ninguna circunstancia. Nosotros en nuestro colegio vemos una materia llamada ciencias ambientales y sociedades, la cual engloba aspectos relevantes, siendo así el epicentro del desarrollo de este proyecto. Por ende, hicimos una actividad en nuestro colegio para analizar, investigar más a fondo las capacidades resolutivas y potenciales de este proyecto. Este proyecto no es solamente una obra en plan para Bogotá representa una oportunidad real de vivir la ciudad de una manera más humana. Significa trayectos más cortos, menos tiempo atrapados en

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			trancones y más tiempo para dedicarnos a lo que en verdad importa: estudiar, trabajar, estar con nuestras familias, movernos sin estrés. También abre puertas a oportunidades económicas, más empleos locales, más dinamismo para los negocios de la zona y una ciudad que puede funcionar mejor y atraer más inversión. El proyecto genera miles de empleos directos e indirectos desde la construcción hasta los servicios asociados. Cuando la movilidad mejora, todo se mueve con ella, el comercio, los servicios y la vida diaria. Para nosotros, para, no veo, para nosotros, bueno, para nosotros como comunidad educativa el impacto también se siente. Una mejor movilidad permite llegar al colegio más seguramente, más rápidamente y de manera menos agotadora. reduce retrasos, mejora la asistencia y crea un entorno donde estudiar no empieza como una hora perdida en la autopista. En últimas, este proyecto nos recuerda que Bogotá sigue creciendo y que este crecimiento debe sentirse en la vida de todos, en la forma en que nos movemos, en las oportunidades que se abren y en la ciudad que estamos construyendo juntos. Muchas gracias.
24	 JOSÉ RAFAEL UNDA BERNAL	Presencial	Buenos días. Mi nombre es José Rafael Unda. Vengo a solicitarle muy respetuosamente a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales que expida la licencia para la ampliación de la autopista norte que se está discutiendo el día de hoy. No solo por razones o las razones de movilidad que ya han sido mencionadas profusamente, sino por otras dos, una de las cuales ha sido mencionada con menos intensidad, la seguridad vial. Y tal vez quisiera hacer énfasis dado que la decisión está particularmente en manos de la ANLA por razones ambientales. Esta ampliación hay que hacerla por razones ambientales, no únicamente de movilidad, que, por supuesto son más que justificadas y de seguridad vial, que también lo son. Nada hay peor para el medio ambiente en este sector que no hacer la ampliación de la autopista

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024
		Versión: 7
		Código: PC-FO-03

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			norte. De manera que por esa razón quisiera insistirle a la ANLA en que eh aprobara, expediera esta licencia ambiental. Y no quisiera terminar esta intervención, y con esto acabo sin agradecerle, supongo yo, que un poco a la ANI, pero también al concesionario el que hayan hecho ya unas cuantas mejores que sentimos los usuarios de esta vía. Número uno, señalización horizontal que hacía mucho tiempo no veíamos. Número dos, limpieza despejar las vermas de la autopista norte. Y número tres, haber construido la ciclovía que tanta seguridad debe haber proveído a todos los usuarios, tanto ciclistas como eh de otro tipo de vehículos. Muchas gracias.
25	 ISABELLA LUQUEZ ORTIZ SOFÍA PLATA GONZÁLEZ ANA MARÍA HERRERA	Vídeo	Hola, mi nombre es Sofía Plata, mi nombre es Isabela Lúquez y mi nombre es Daniel García. Nosotros somos estudiantes del colegio Colombo Gales y el día de hoy vamos a presentar nuestra perspectiva sobre la ampliación de la autopista norte fase dos. Bueno, sabemos que la ampliación es necesaria porque nosotros como colegio nos hemos visto afectados por las inundaciones eh en las temporadas de lluvia. Eh, a pesar de esto, nosotros como institución no nos afecta únicamente la movilización, sino también nos motiva a conservar nuestros principios, ya que somos un colegio super comprometido con el medio ambiente. ¿Sabían que los humedales de la sabana tienen endemismos como la tingua bogotana, el cucarachero de pantano, serpiente sabanera y zarigüeña común? También aves que vienen desde Estados Unidos, Canadá y la Patagonia usan estos humedales como parada obligatoria. Y por último, el humedal Torca Guaymaral conecta los eh cerros orientales con la sabana, permitiendo el paso de aves, mamíferos y reptiles. Algunas de las estrategias que queremos implementar son las jornadas de recolección de basura, ya que sabemos que constantemente se eh se tiran bastantes desechos en este tipo de ecosistemas, los cuales perjudican a todas a la a todas las especies, tanto de

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024
		Versión: 7
		Código: PC-FO-03

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			plantas como de animales. Otro que queremos, otra estrategia que queremos implementar es la restauración de especies endémicas y control de especies invasoras, ya que con la introducción de este tipo de infraestructuras se genera el ingreso de especies invasoras, las cuales eh las cuales desplazan a las especies nativas y no queremos que esto ocurra, ya que eso cambia radicalmente el el humedal y todas eh y bueno, todo lo que lo constituye. Otro que queremos, otra estrategia que queremos implementar es la verificación constante de fauna y flora, ya que por medio de esa podemos saber todos los cambios que se están generando en el en este caso en el humedal y por medio de esta se pueden eh se pueden generar estrategias las cuales no eh perjudiquen eh al humedal y al ecosistema como tal. Y eh también el monitoreo de material eh articulado generado por el alto flujo de eh de vehículos. Bueno, nosotros como institución reconocemos la importancia de este proyecto y precisamente por eso queremos que se involucre toda la comunidad educativa en este proyecto. Finalmente invitamos a otras instituciones que vengan a conocer los humedales y asimismo promover la participación ciudadana.
26	 MARIANA ORTÍZ SIZA	Presencial	Bueno, buenas tardes. Nosotros venimos de parte del gimnasio Vermont de la materia de sistemas ambientales y sociedades y les queremos presentar un estudio de algo más ambiental de las implicaciones de este proyecto. (Transcripción del video) "Estoy mamada del trancón, o sea, nunca vamos a llegar al colegio. Sapi ya se quedó dormida como 2 horas. Voy a llegar tarde a mi clase de SAS. No se escuchado hablar de la ruta Bogotá Norte. La ampliación busca aumentar 5.8 km de la 191 a la 245. Actualmente tenemos tres carriles por sentido. Lo que se busca es tener 6 por sentido, o sea, el doble. ¿Y sabes qué me hace pensar eso? ¿que en Bogotá no tenemos una autopista como la que deberíamos

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024
		Versión: 7
		Código: PC-FO-03

No .	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>tener y se tiene en otras ciudades, pero sabes qué es lo mejor de este proyecto? Que además de que amplía la autopista, busca tener más espacios públicos, más ciclo de ruta y más puentes peatonales. Pero, ¿y eso cuántos minutos nos va a ahorrar? Es que eso es lo mejor de todo, que va a haber una reducción de tiempo de 45 minutos, que es lo que nos gastamos aproximadamente llegando al colegio. De verdad. Sí. Oye, pero ¿en qué tanto piensas? No es que si va a ser una hora tan grande que va a pasar con los humedales y con la flora y fauna que hay alrededor. No te preocupes, lo mejor de este proyecto es su enfoque medioambiental. Por donde pasa la autopista antes había un gran humedal, ahora son el humedal Guaymaral y el Torca. Pero este proyecto trae muchos beneficios para ellos. Y Juanito, ¿sabes qué leí? Leí que la concesionaria que está a cargo de este proceso, no solo de la construcción de la autopista, sino de la reconciliación de los ecosistemas, es la concesionaria Ruta. ¿Y qué es lo mejor de todo? Que ellos van a construir unos sistemas que van a hacer que haya una conectividad hidráulica entre los humedales. ¿Y sabes qué significa esto? Que los sifones de la autopista van a ser mucho más grandes que ya no van a haber inundaciones. ¿Te acuerdas de esa vez que nos quedamos como hasta las 10 de la noche en el colegio porque se inundó la autopista? No volverá a pasar. Entonces va a traer un beneficio, no solo muy bueno ambientalmente, porque va a conectar la flora y fauna entre los humedales de Torca y Guaymaral, sino que también va a traer un beneficio social muy grande. Oye, Juano, ¿qué es eso tan bonito que estás viendo? Es una comadreja. De estas hay muchas en los humedales y hay muchas especies más. El plan Ruta Norte tiene contemplados cinco pasos de fauna para cuidar estos animalitos. De hecho, el estudio de impacto ambiental también tiene considerado eh planes para recuperar, eh trasladar y proteger a todas estas</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>especies. Y también no solo esto, hay muchas especies que son de flora, árboles eh de especies nativas de estos lugares, pero este plan tiene considerado plantar 100,000 especies más. ¿Sabes qué es lo que pasa? Que toda esta maravilla social y ambiental solo es posible si se le otorga la concesión una licencia ambiental. ¿Cómo puedes participar? Ellos hacen audiencias públicas que intentan tener la opinión de las personas. Esto nos favorecería a nosotros como estudiantes y también como habitantes de la zona, porque podríamos reducir nuestros tiempos de llegada al colegio y pues también para todas las personas que viven por la zona. Es por eso que te invitamos a participar en estas audiencias públicas y si quieras saber más comenta aquí.</p>
27	 MARIANA VELÁZQUEZ CONTRERAS	Presencial	<p>Estimados delegados, apreciados ambientalistas y otras personas en la sala, buenas tardes. Me permito hablarles sobre un tema de gran importancia, el humedal Torca y el humedal Guaymaral. Estos dos humedales que hoy conocemos por separado conformaban anteriormente un único ecosistema denominado el humedal Torca Guaymaral. En aquel entonces, su territorio abarcaba amplias extensiones que hoy ocupan diversas instituciones educativas como el colegio Nueva York, el colegio San Viátor, el gimnasio Campestre la Salette, entre otros. La construcción de la autopista por la que muchos transitamos para llegar hasta aquí debido a este humedal en dos partes. Posteriormente este año inició un proyecto que genera profunda preocupación, Lagos de Torca. Mientras investigaba sobre el tema, mi profesora de educación ambiental me mostró una imagen aún más alarmante. Enormes costales llenos de cemento ubicado sobre los espejos de agua. Este tipo de intervenciones amenaza la integridad del humedal torca al punto de poner en riesgo su permanencia. Por ello, los invito a no solo valorar este humedal como un tesoro, pues</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>constituye un pulmón vital para Bogotá, sino también a prestar atención a lo siguiente. En los últimos meses, como ya lo sabemos, se presentaron inundaciones en la zona aledaña al humedal, situación que esta agencia busca mitigar. Dichas inundaciones ocurrieron porque el humedal comenzó a recuperar su territorio natural. Agradecemos el trabajo que se adelanta para resolver esta problemática. Sin embargo, hago un llamado muy especial a que durante estas intervenciones no se afecte el humedal Guaymaral, ni su fauna ni flora. Permitanme compartir una verdad dolorosa. Para construir algunas de las instituciones educativas que conocemos, fue necesario sacrificar a miles de nutrias que habitaban en este ecosistema. El colegio Nueva York, institución en la que actualmente estudio, es padrino del humedal Guaymaral desde 2018. Recientemente ingresé al grupo institucional Guardianes del Planeta, que tiene a su cargo la protección y el cuidado de este humedal. Expreso mi profundo agradecimiento a mis profesoras de educación ambiental, Sandra Espinosa y Mónica Gaitán, por guiarnos y enseñarnos a valorar este ecosistema. Pedimos que este proyecto se haga rápido y que sobre todo no amenace la integridad de nuestro humedal. Muchas gracias.</p>
28	 ISABEL ROJAS JARAMILLO	Presencial	<p>Buenos días. Mi nombre es Valentina Matiz. Yo soy Sara Galvis. Y yo soy Isabel Rojas. Y hoy venimos en representación del gimnasio Vermont desde la asignatura de Sistemas Ambientales y Sociedades. Agradecemos la oportunidad de participar en esta audiencia ambiental sobre el proyecto de la Autopista Norte. Una iniciativa que como comunidad educativa ubicada en esta zona de Bogotá nos toca directamente. Como ya mencionaron nuestros compañeros, el tráfico en el corredor tiene un impacto real y constante en nuestra vida diaria. Más allá del simple trancón, vivimos sus efectos de la calidad del aire, el ruido y el tiempo que pasamos</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024
		Versión: 7
		Código: PC-FO-03

No .	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>desplazándonos. Desde el colegio lo sentimos cada día y por eso para nosotros es tan importante participar en este proceso y comprender cómo se plantea transformar este espacio que usamos y habitamos diariamente. Apoyamos este proyecto porque creemos que una movilidad más eficiente es esencial para una Bogotá más sostenible. La renovación de la autopista norte no solo es la obra de infraestructura, es una oportunidad de modernizar un corredor que ya no responde a una demanda actual. Habilitar eh deshabilitar la congestión y reducir las emisiones asociadas a los tránsitos continuos. También valoramos que el proyecto incorpore criterios ambientales claros. Reconocemos que toda intervención genera impactos, pero vemos de manera positiva que se estén planteando estrategias de manejo ambiental, control de ruido, protección de áreas verdes y mejora del espacio público. Como estudiantes de sistemas ambientales y sociedades, esto nos demuestra que es posible avanzar en infraestructura sin dejar de lado la responsabilidad ambiental. Confiamos en que este proyecto, si se desarrolla con transparencia y participación comunitaria, puede fortalecer la movilidad de la ciudad y también la confianza de los ciudadanos. Una obra bien ejecutada se convierte en un ejemplo de cómo Bogotá puede enfrentar sus retos de forma responsable e innovadora. Gracias. En resumen, la renovación de la autopista Norte representa mucho más que ampliar una vía. Es la oportunidad de modernizar un corredor que ya no responde a las necesidades actuales de la ciudad, de reducir la congestión que nos afecta a diario y de disminuir las emisiones que deterioran nuestra calidad de vida. Como jóvenes queremos una Bogotá que avance hacia una movilidad más eficiente y ambientalmente responsable. Por eso apoyamos este proyecto, porque creemos que puede acercarnos a la ciudad más sostenible, más ordenada y más habitable que todos imaginamos. El gimnasio Vermont quiere que</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			avancemos juntos hacia una autopista norte más moderna, más sostenible y al servicio de todos.
29	 FELIX HERNANDO SEGURA MESA	Presencial	Muy buenas tardes a todos, a la concesionaria y a los señores directivos de la ANLA. Mi participación en esta audiencia es como un ciudadano común, del cual soy usuario de la vía al ser residente en el municipio de Chía y al trabajar en la ciudad de Bogotá. Me desplazo diariamente por este corredor donde está altamente congestionado vehicularmente, por no decir colapsada la vía por los vehículos. Esto hace que tenga unos mayores tiempos de desplazamiento, hay una mayor contaminación ambiental. Por eso yo sí le solicito a la Agencia Nacional de Licencias Ambientales otorgue la licencia ambiental para la construcción de este corredor. Eh, este proyecto va a traer muchos beneficios ambientales, pueden ser sociales al mejorar la movilidad de todos los habitantes y usuarios de la vida, tanto de la sabana, de los municipios de la sabana de Bogotá como de las de los mismos habitantes de Bogotá. Al observar hoy el video que presentó el concesionario, vemos que es un proyecto que cumple ambientalmente y mitiga los posibles impactos ambientales que presenta la vía. Entonces yo sí espero, como terminó la presentación que seamos que en el 2030 esté esta autopista norte al servicio de todos los ciudadanos. Muy amables.
30	 DIEGO FERNANDO CASTIBLANCO SANCHEZ	Presencial	Buenos días para todos. Mi nombre es Diego Castiblanco, un ciudadano más del municipio de Chía. Tenía un debate técnico preparado, pero creo que son demasiados los argumentos que se han expuesto hoy en este atril y de verdad que me enorgullece como colombiano ver un ejercicio democrático como el que estamos presenciando hoy, ver personas de la tercera edad, ver niños de los colegios, ver estudiantes universitarios clamando por una necesidad básica de movilización. Es por esto

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>que hoy yo como ciudadano quiero dar mi apoyo técnico, mi apoyo ambiental después de haber estudiado este proyecto para decirle a la comunidad que la fauna, la flora no se va a afectar. Ya hay un trazado hecho, ya existe una autopista norte. Qué bueno ver a los organismos ambientales hoy acá apoyando este proyecto, dando su punto de vista. enriqueciendo los diseños. Esto es el ejercicio ciudadano. Esta es la Colombia que es democrática y que nos permite estar hoy aquí todos juntos, presentes, civilizadamente escuchándonos unos a otros. Esperamos que la honorable autoridad ambiental tome en cuenta todo este ejercicio ciudadano para que se dé la autopista norte que tanto Bogotá necesita. Sí. A la autopista norte.</p>
31	 EMILIA HERRÁN	Presencial	Gracias. Buenos, buenas tardes. Hago parte de las veedurías ciudadanas del río Bogotá. De lo que se trata aquí no es de construir la vía o no, sino cómo y qué clase de vía se construirá que resalte, proteja y permita la restauración de los activos ambientales que aún sobreviven y se garantice que futuras generaciones puedan disfrutar de un ambiente sano. El estudio a consideración del ANLA no responde estas preguntas. Pudimos hacer un metro elevado, pero nos dicen que la autopista elevada es imposible, sin respaldarlo con estudios técnicos confiables y actualizados. Esta obra que implica una inversión de miles de millones de pesos para ingresar a la capital del país, exige estimar los costos ambientales y medidas de mitigación con la mayor rigurosidad, pues afecta una zona caracterizada por espacios azules y verdes, acordes con las definiciones de la ley 2476 de 2025. El estudio carece de estadísticas robustas. Es evidente en el contenido de los capítulos de descripción, caracterización y evaluación, donde se usan fuentes desactualizadas y datos insuficientes como la metodología para la valoración de los servicios ecosistémicos que se apoya en una técnica de hace más de una década, 2013. usa datos de un

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024
		Versión: 7
		Código: PC-FO-03

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>estudio de Medellín del 2008 para calcular la disposición de las personas a pagar por los beneficios derivados de los ecosistemas, donde cada persona pagaría la suma irrisoria de 14,200 pesos anuales para disfrutarlos y así determinan el costo del impacto de la pérdida de los valores ambientales. evalúa la valoración comunitaria de los servicios educativos de los ecosistemas con 19 respuestas, demostrando la carencia de encuestas de una calidad representativa de personas, como le exige un estudio de valoración contingente que permita capturar el valor de los servicios ecosistémicos por el medio hecho de su existencia, disponibilidad de no uso y como herencia para generaciones futuras como medidas de bienestar clave asociado a los servicios ecosistémicos. La variable poblacional considerada no tiene en cuenta las expectativas de los nuevos residentes de Lagos de Torca, cuya publicidad promete a las familias un entorno campestre rodeado de espacios verdes y solo considerando dos planes parciales de los 34 que ya están en construcción, el otoño y el bosque aquí vecino, que agrupan 170 torres de 8100 viviendas y representan 20,000 nuevos habitantes con la transformación total del paisaje y el suelo adicional a la intervención de la vía, mostrando desarticulación con los proyectos aledaños. también sobredimensiona el beneficio de la obra a mediano plazo, pues adicionalmente a los miles de vehículos que transitan diariamente, el efecto congestión está subestimado cuando a partir de 2027 que se entregan estos proyectos no se están incluyendo estas nuevos residentes y los 500,000 nuevos que tendrá el total del proyecto que informa la fiduciaria Lagos de Torca. No vemos propuestas como barreras ambientales boscosas.</p>
32		Presencial	Buenos días. Mi nombre es Sebastián Yacamán. Soy residente del norte de Bogotá y también soy usuario frecuente de la ciclorruta sobre la autopista norte. Hoy me dirijo a los directores del proyecto para

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
	 SEBASTIAN MAFIOL YACAMAN		decirles que hay otra joya aparte del tubo de Tibitoc, hay otra joya aparte de los humedales y esa joya es la vida humana. También me dirijo a los directores de agente de tránsito con la finalidad de exigir que se cumplan las normas de tránsito sobre la ciclorruta. No hace mucho me accidenté de la no hace mucho tuve un accidente de tránsito donde casi pierdo uno de mis dedos y afortunadamente no pasó a mayores porque, aunque no lo crean, la ciclorruta también se presenta en casos donde las personas pierden la vida con accidentes con otras bicicletas. El mensaje es claro. Cualquier medio de transporte es un peligro para la vida humana y por eso se exige a las autoridades que hagan cumplir las normas inclusive en la ciclorruta. Les quiero platicar un poco acerca de este accidente que yo tuve. Ocurrió sobre un camino totalmente recto, no fue una curva, fue un camino totalmente recto y dos personas que venían conversando sobre la ciclorruta venían ocupando ambos carriles. ¿Qué pasó? Pues la persona, por estar distraída, no se dio cuenta que yo venía sobre mi carril y nos chocamos. Esto a pesar de que parece bastante obvio y de que es una norma de tránsito de que cada persona debe andar por su propio carril, no se cumple en la realidad. La cultura ciudadana. Actualmente cuando vamos por la ciclorruta, siempre vemos a diario que las personas están ocupando ambos carriles de la ciclorruta, a pesar de que las ruta de que la ciclorruta está diseñada para que haya una sola cicla por carril. Me gustaría mostrar unas imágenes acerca del accidente que tuve, pero también quiero eh pedirle a los a los directores de Hora que por favor en la nueva ampliación de la de la de la vía hayan señalizaciones que indiquen que está prohibido la circulación en paralelo en la ciclorruta para prevenir así que hayan más accidentes, más accidentes como el que yo tuve. Me gustaría también compartir un video eh corto. Otra exigencia que quiero poner es que actualmente no tenemos puentes peatonales para pasar de la autopista norte, inclusive sobre Bima y

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			Multiparque. No quiero exigir que se coloquen porque yo sé que se perdería esa esa inversión en unos años, pero sí actualmente que haya un orden o un sendero peatonal para que los peatones pasen de manera segura sin exponer su vida. No podemos esperar 4 años a que hayan unos unos puentes peatonales porque las personas están exponiendo sus vidas a diario. Muchas gracias.
33	 SONIA GOMEZ SANCHEZ	Presencial	Eh, buenas tardes a todas y todos, a la Autoridad Nacional Ambiental, a sus funcionarios, a los funcionarios de la Alcaldía Mayor de Bogotá, que tienen un convenio interadministrativo y están hoy presentes. a todas y todos que cada uno con su interés de familias, de colegios, de comercio, están aquí escuchando que este proyecto sea posible, pero que sea posible, poniendo siempre como principio rector la vida de todos los seres humanos que van a estar usando este proyecto y compartiendo el desarrollo de este proyecto. Los saludo desde el Consejo Local de Cultura Vial y Movilidad de Usaquén. Nuestro mensaje es por la vida, por la seguridad, por la corresponsabilidad, que todos actuemos en el curso de todo este proceso con la máxima corresponsabilidad y que el consorcio tenga el mayor de los éxitos en el desarrollo de este proyecto.
34	 EDWARD CUBILLOS	Presencial	Eh, muy buenas tardes. Eh, soy representante de el municipio de Tenjo. Estamos ubicados en Sabana Centro, en la provincia de Sabana Centro. Nosotros vemos con un beneficio que podamos llevar a cabo esta importante obra para desembotellar a nuestro municipio, a Sabana Centro, a Sabana Occidente, a Almeidas, la región de Ubaté y a, es decir, a una parte de Cundinamarca con nuestro resto del país. También veo con muy buenos ojos los estudios que han hecho ambientales, como repito, soy de Tenjo, un municipio todavía verde, que defendemos el medio ambiente y que somos un pulmón de de

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>nuestra de nuestra Sabana Centro. han sido muy responsables al hacer los estudios para que esta obra sea el desembotellamiento y el beneficio para todos nosotros. También eh como lo han dicho nuestras antecesoras y antecesores, nuestros hijos, nuestros padres, nuestra familia nos la pasamos más en un trancón que con nuestra misma familia en nuestros hogares. Para mí es importante y para todos nosotros los que estamos acá defendiendo que le puedan dar inicio a esta obra y que el las las eh autoridades ambientales vean con buenos ojos como estamos viendo nosotros, que esta obra es muy importante para nosotros. Muchas gracias.</p>
35	 MIRANDA BEJARANO RONCANCIO JULIÁN RUIZ JIMÉNEZ DIEGO ANDRÉS PERALTA CHACÓN	Presencial	<p>Hola a todos los que están aquí hoy. Mi nombre es Miranda Bejarano Roncancio. Tengo 10 años, estudio en el gimnasio Fontana en grado cuarto C. Estoy emocionada de poder compartir con ustedes mi interés por ver crecer mi ciudad con amor por la naturaleza y los animales. Cuando hablamos de desarrollo vial, me imagino nuevas y grandes carreteras y puentes que nos conecta con lugares hermosos y personas que necesitan moverse rápidamente de un lado a otro. Pero mientras construimos esos caminos es muy importante no olvidarnos de cuidar nuestro planeta, que es nuestra casa. La autopista norte es la vía que recorro a diario entre mi casa y el colegio, donde paso muchas horas atascada en el tráfico. Recuerdo una ocasión en la que llovió mucho y unos amigos llegaron a sus casas muy tarde. Esta es una señal de que necesitamos un cambio urgente. Necesitamos modernizar la infraestructura de mi ciudad, sí, pero siempre con el compromiso de no olvidar la naturaleza y proteger los animales que allí viven. Por eso pido a los ingenieros y los constructores de este proyecto que lo realicen con el compromiso de poner escudos de protección para los árboles y las fuentes agua. Es importante que los materiales de la obra y los trabajadores no los dañen y los contaminen. De esta forma permitirán</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024
		Versión: 7
		Código: PC-FO-03

No .	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>que los animales puedan seguir viviendo ahí mientras dura la construcción de la autopista. Gracias por escucharme. Hola. Hola. Honorable ciudadanos colombianos, representantes de entidades gubernamentales, nacionales, locales y privadas. Reciban un cordial saludo. Como representantes del gimnasio Fontana, una institución académica centrada en la sostenibilidad, reconocemos la urgencia de mejorar la movilidad en la autopista norte. Los problemas son evidentes para todos y requieren soluciones inmediatas. Los la congestión vehicular, las faltas del drenaje quedarían en inundaciones frecuentes cerca de la reserva distrital del humedal Torca Guaymaral y el deterioro de la malla de vial. Desafíos que se ven agravados por la falta de infraestructura vial que integra el cuidado ambiental de manera efectiva. En los últimos meses hemos observado directamente como tras lluvias intensas las vías que nos llevan al colegio se vuelven intransitables debido al desbordamiento que evidencia la saturación del sistema hídrico en la zona. Estamos de acuerdo en la necesidad de mejorar la movilidad para los bogotanos, pero esto no puede ser a costa destruir nuestros humedales. Tenemos que evitar a toda costa crímenes ambientales. Pedimos a la ANLA de la concesionario de Ruta Bogotá Norte SAS los que los compromisos ambientales no se acaben acá. Exigimos un monitoreo constante de la fauna y flora durante los 21 años en los que la concesión es responsable de este proyecto y, particularmente al concesionario, exigimos que la comunidad estudiantil sea tomada en cuenta y que sea invitada a todos los procesos de veeduría y cuidado ambiental del proyecto. Esto es fundamental. Sin una visión real del cuidado ambiental no hay ni licencia ambiental, ni social, ni legal. Para concluir, proponemos esta reflexión para todos los actores. Teniendo en cuenta la innegable necesidad de mejorar la movilidad, ¿qué pasaría si priorizamos los humedales y nuestras joyas</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha:	28/09/2024
		Versión:	7
		Código:	PC-FO-03

No	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			ambientales antes que a nosotros mismos? ¿Hasta qué punto vamos a llegar? ¿Tendremos más autopistas que humedales en el futuro? Gracias.
36	 JAVIER ALEJANDRO LOSADA	Virtual Teams	<p>Perfecto. Gracias. Sí, mi nombre es Alejandro Lozada, tengo 28 años, soy edil de la localidad de Suba y antes de iniciar pues lamentar no poder estar ahí como evidentemente eh se ve. Tengo un un tuve un accidente de tránsito y quisiera iniciar por ahí. Duré más de 4 horas tirados en el piso precisamente por la falta de infraestructura vial que tiene Bogotá para que una ambulancia me pudiera atender. Y esa es la realidad que tenemos hoy como Bogotanos. Y es que Bogotá enfrenta uno de los mayores retos en materia de movilidad en los últimos años. Las entradas del norte, especialmente en la autopista norte, soportan más de 400,000 viajes diarios en días ordinarios y hasta 1.3 millones de viajes en puentes estivales, convirtiéndose en un punto crítico para la conectividad de la ciudad. A esto se suman problemas recurrentes como inundaciones que afectan la movilidad y la seguridad de más de 4,000 estudiantes e instituciones cercanas, sin contar los miles de residentes que van a llegar con las obras de lagos de Torca. En el año 2021, la Agencia Nacional de Infraestructura adjudicó el proyecto de accesos norte 2, que busca ampliar la autopista norte de 6 a 12 carriles, mejorar el drenaje mediante la conexión o habilitación de un sifón adicional para evitar las inundaciones como se ha presentado en los últimos años. Sin embargo, el proyecto enfrenta un obstáculo y es la licencia ambiental negada en enero del 2024 por la ANLA debido a la insuficiencia en los estudios ambientales y en un, comillas muy grande, en especial en la conectividad ecológica. El área presenta complejidades por la presencia histórica de Lumal, Torca y Guaymaral, fragmentados de la construcción del año 56. Y la propuesta actual, lo que incluye la instalación de box Colbert, que pasarían de</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha:	28/09/2024
		Versión:	7
		Código:	PC-FO-03

No	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			9 m a 116 m ² . No obstante, sectores que dicen ser ambientalistas consideran que esta solución no garantiza la conectividad ecológica ni el flujo adecuado de fauna, proponiendo en su lugar la construcción de un viaducto elevado, el cual bien puede resultar aún más perjudicial que los boxes que presenta accesos norte 2 actualmente existentes por la presencia del Tibitoc a lo largo de todo el corredor vial, el cual además funciona como barrera artificial de conexión y que este conduce entre otras otras cosas, el agua potable a más del 40% de todos los bogotanos. Ahora, plantear una solución para las inundaciones requiere construir en las autopistas de drenajes que tienen que hacerse a través de una estructura de desagüe que se utiliza muchas veces en este tipo de avenidas y que incrementa y que se incrementa en casi 12 veces el tamaño de los actuales. Los boxes culverts actualmente de la autopista tienen un tamaño de 9 m y lo que se busca es precisamente que pasen a 116 m ² convirtiéndolos en estructuras suficientes para garantizar el flujo de agua. del humedal Torca Guaymaral y de las especies terrestres y acuáticas a través de diseños de pasos de fauna. Si Acceso Norte fase 2 no logra obtener la licencia ambiental con este nuevo estudio que recoge los principales observaciones de las autoridades ambientales.
37	 MARÍA DEL CARMEN PINILLA MOSCOSO	Virtual Teams	Cordial saludo a todos. Eh, represento a la mesa POD suba oriental. Nuestro territorio es de la calle 100 hasta Guaymaral. Los invito a todas las comunidades a reflexionar sobre lo siguiente. Proyecto Lagos de Torca contempla una construcción de 135,000 viviendas en 34 planes parciales. Contempla la construcción de un parque metropolitano de Guaymaral con 150 hectáreas que va a ser el más grande de Suramérica. Los municipios de La Sabana, Chía, Cajicá, Sopó, Tabio, Tenjo, Zipaquirá, Briseño, entre otros, tienen sus propios POT con sus respectivos planes parciales

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>que conllevan al desarrollo urbano de sus territorios. Esto significa que habrá un aumento significativo de población usuaria de la del autonorte a mediano plazo. La Carta Europea de Ordenamiento del Territorio del 83 dice que ese ordenamiento territorial es una política pública, ya que es la expresión espacial de la política económica, social, cultural y ecológica de toda la sociedad. El Homo sapiens como especie hace parte de ese ecosistema y somos nosotros, el ser humano, los que tenemos que aprender a convivir y armonizar con ese hábitat en que conforman el ecosistema. Estamos en el siglo XXI y el desarrollo de los pueblos no lo podemos parar ni evitar. Lo que tenemos que hacer es abogar por un desarrollo urbano sostenible que busque equilibrar lo social, lo ambiental y lo económico. Este siglo, señores ambientalistas, no es para continuar en reticencias graves. Este siglo es de cambios y de desarrollo. Es de diálogos sociales, políticos, económicos, culturales que redunden a mejorar la calidad de vida del ser humano. y mejorar la calidad de vida del ser humano. No es pasar horas y horas sentados al volante, atrapados en innumerables trancones, ya que salir y entrar de los municipios de La Sabana se convirtió en la peor de las pesadillas para sus habitantes. Y con esta situación se está generando graves problemas de salud mental y físicos, pero pareciera que este ser humano es más importante los insectos que la salud mental de los seres humanos, que somos usuarios del autonorte. La autopista norte es uno de los corredores estratégicos más importantes de movilidad para Bogotá y la Sabana. Su ampliación representa una oportunidad para mejorar la conectividad regional, reducir los tiempos de desplazamiento y fortalecer el desarrollo social y económico de la región. Pensemos en ese Homo Sapiens, en el hombre, en el ser humano. Necesitamos esa autopista norte. Necesitamos protegernos en la salud mental y en la</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024
		Versión: 7
		Código: PC-FO-03

No	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			salud física que nos está acarreando esa cantidad de tránsitos y pesadillas que estamos viviendo.
38	 MARÍA ELENA VÉLEZ MEJÍA	Presencial	<p>Muy buenas tardes a todas y todos. Eh, comparezco hoy no solo como directora de la Asociación de Empresarios de La Sabana con 163 empresas afiliadas, sino como habitante de esta sabana que todos compartimos. Una sabana que ha demostrado ser motor económico, polo de innovación y territorio de oportunidades, pero que lleva años enfrentando una amenaza creciente, la imposibilidad de movernos. En esta región que junto con Bogotá aporta cerca del 30% del PIB nacional, la movilidad dejó de ser un asunto vial para convertirse en un asunto social, económico, político y humano. Lo vivimos todos los días. Familias atrapadas durante horas, empresas paralizadas, estudiantes que no pueden llegar a clase ni a sus casas y residentes cuya calidad de vida se deteriora progresivamente ante una infraestructura que ya no soporta la demanda regional. Y los antecedentes están ahí para recordárnoslo. En distintas ocasiones, lluvias e inundaciones han paralizado el principal acceso norte a Bogotá durante horas, dejando niños atrapados en rutas escolares, miles de personas inmovilizadas y exponiendo con crudeza la fragilidad del corredor. Por eso es clave plantear esta discusión desde el concepto de ecología humana. Señores, yo vengo del sector ambiental, me inicié con el profesor Yarumy en la Federación de Cafeteros, luego continué con el Jardín Botánico, tuve mi propio centro de educación ambiental y he trabajado en la CAR tres veces. Hm. Entonces, el concepto de ecología humana existe, no se ha tocado. Es importantísimo. Esta cosa masiva genera muchas preguntas y es bueno que no las hagamos. Existen las respuestas técnicas, existen las alternativas, eso es desarrollo sostenible. No se le puede decir no a una</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			infraestructura como la que tenemos. El concepto de ecología humana ha sido definido por Heekel como el estudio de la interacción entre las personas y su entorno, incluyendo los sistemas naturales, sociales y construidos. Ahí estamos nosotros. La ecología nos recuerda que las personas somos partes del ecosistema, que nuestra salud física y mental, yo no me quiero imaginar, no se ha hecho el estudio y no se han medido los niveles de ansiedad y de problemas mentales que nos generan 3 horas. A mí me han salvado los podcast personalmente, pero les digo, es una cosa loca lo que estamos viviendo, que nuestra salud física y mental, nuestro tiempo, nuestras relaciones y nuestras oportunidades económicas están directamente ligadas al funcionamiento de nuestro entorno, incluyendo su infraestructura ese entorno. Un ecosistema urbano colapsado por gestión, ruido, contaminación, estrés deja de ser sostenible, incluso si está rodeado de áreas naturales. Por esto debemos dejar atrás el falso dilema. Recordemos el desarrollo sostenible entre desarrollo y medio ambiente. Aquí no estamos eligiendo entre uno u otro. Estamos defendiendo la vida diaria de las personas, la salud mental de la comunidad, el tiempo de las familias y la sostenibilidad económica. Hoy más que nunca debemos pensar como región, actuar como región y defender nuestro derecho colectivo a movernos con dignidad, seguridad y equilibrio. Gracias a todos.
39	 STEFANIA BOHORQUEZ	Presencial	Buen día, buena tarde. Eh, por parte de las madres, de los huerteros, de la gente que está trabajando por recuperar la tierra para poder recuperarlo todo. Eh, nos sorprende ver como Bogotá se ha vuelto un escenario fascista en el que ya el pensamiento nuevo no entra, ni siquiera en conversaciones o en diálogo o en debate con las nuevas visiones de desarrollo. ¿Cuál es esta visión de desarrollo que nos que nos permite contemplar el cemento como que nos permite entrar en conflicto acerca de qué le vamos a

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024
		Versión: 7
		Código: PC-FO-03

No .	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>enseñar a nuestros niños? ¿Cómo estamos movilizando la la parte espiritual y la parte viva que todavía nos queda en Bogotá? Hemos encontrado fauna, fauna que ha sido incluso desplazada por el mismo jardín botánico. En julio nos quitaron un recolector de agua que que había sido encontrado con muchos renacuajos y muchas ranas, entre otras especies, herpetos, para poder mantener. Entonces, en la briega de las familias para hacer agricultura familiar en un suelo que es principalmente con vocación agrícola, no hemos encontrado las maneras de sembrar semillas allí, sino cemento. Y hoy nos preguntamos si esta visión de desarrollo corresponde a la actual, porque no vemos que estas huertas, hoy en día esta huerta ha sido cerrada por miembros, incluso las vocerías ambientales del mismo sector cerraron con candado la huerta para que ni mi familia, ni mi persona, ni las ni la comunidad vecina pudiese seguir sembrando o siquiera recibir las cosechas que hemos venido creando y cuidando hace 2 años. Hoy nos duele ver que nos hayan quitado un estanque de medio metro cúbico para cuidar las ranas, un charquito apenas para poder hacer la el desplazamiento y estos adefecios de lagos de Torca sí lo permiten. El contrato de obra 003 no entra por parte del borde norte, pero sí se dice que va a correr la calle 191. La calle 191 hacia los cerros de la Conejera no tiene avenida. Es una avenida todavía en Veremos. Allí hay un corredor ecológico que está hoy siendo devastado con estas mismas premisas y el mismo Green Washing diciendo que es que realmente es una ciudad sostenible, que no tenemos cuerpos hídricos y allí los están dragando, que no tenemos la potestad de seguir alimentando a nuestras familias y nos duele ver que el suelo con categorías que no se han visto estén siendo hoy por por parte de la del mismo Jardín botánico. Eh solo los invitamos a recuperarnos como las aguas para recuperar los universos de vida.</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
40	<p>CESAR MUNIR CARDENAS KADAMANI</p> 	Presencial	<p>Buenas tardes a todos. Me presento. Soy Munir Cárdenas, actual consejero de planeación local de Usaquén, exconsejero territorial de Planeación Distrital de Bogotá, excandidato edil, actual pues líder de digital. A mí me ha tocado una pelea dura contra justamente falsos ambientalistas que se han empeñado en detener obras de infraestructura. Hoy lo que es la autopista norte que ha una pelea durante años y años que es una necesidad. Yo que estuve en un colegio justamente aquí cerca, orgulloso del colegio San Diego, 3 horas al día comiendo trancones, cuando yo tenía desde los 10 años un niño perdiendo la vida, familias, personas que andan al trabajo perdiendo la vida en un trancón, no se puede más. Actualmente dicen justamente todo el tema del ambientalismo, todo el tema de la fauna, de todo, pero ya se demostró justamente con el consorcio que ya lo tienen solucionado desde los box culvert, desde los pasos de fauna. ¿Qué sucede ahora? justamente estas personas que hoy no están los más duros, que son los que critican, los que alegan, los que detienen todo, que ha tocado justamente con capa y espada defender proyectos como la Boyacá, como la ALO, la perital de Sabana, Lagos de Torca y ahora lo que es justamente la autopista. La autopista es una necesidad, se tiene que hacer y no y no desde el populismo, no desde unas ideas impresionantes de la de todo o no como lo que quería el presidente Gustavo Petro de hacer un viaducto de 3.5 km para proteger el humedal y todo. No se hacer desde lo técnico. Y yo como orgulloso estudiante de arquitectura actualmente que estoy cruzando mi carrera en la Universidad de los Andes, lo digo, lo que está presentando el consorcio es una muy buena solución y una solución necesaria porque lo peor parte de todo somos el chiste en la construcción. ¿Cómo es posible que la autopista norte en lo que es el acceso norte en la parte Cundinamarca esté perfecto, impecable y en el de Bogotá un desastre y toca proyectarse para el futuro?</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			Ahora lo que ya se viene son 130,000 viviendas nuevas que salen de Logos de Torca y esta autopista no va a bastar. Necesitamos la autopista norte ahora sin ningún más retraso y urgente.
41	 NICOLAS DE FRANCISCO	Presencial	<p>A los que se oponen a esta obra. Parece que no pareciera no pareciera importarles la cantidad de gente, los miles de ciudadanos que se ven afectados. Tenemos miles de niños que estudian en los colegios acá cerca. Tenemos estudiantes universitarios, ambulancias. Acá no solamente se ven afectados los carros particulares que utilizan la autopista, se ven afectados los municipios cercanos. Y mientras estos cientos de miles de personas ven como sus vidas tienen graves problemas en el día a día, tenemos un gobierno Petro que sin ningún argumento técnico y solamente con cálculos politiqueros no deja que esta obra tan importante para el progreso y el desarrollo de la ciudad se lleve a cabo. Muchos bogotanos no entendemos el odio que tiene este gobierno y el presidente con nuestra ciudad. ¿Por qué no dejar que Bogotá avance? ¿Por qué no dejar que Bogotá progrese? ¿Por qué no permitirnos a las personas buenas, a las personas que tenemos que madrugar a trabajar, no poder gastar menos de 2 horas todos los días en cada trayecto en nuestros carros? y gastar ese tiempo para estar mejor con nuestras familias, en nuestras casas o haciendo cualquier otra cosa que no sea, estar sentados en el transporte público, en una moto o en lo que sea, tratando de llegar a nuestras casas o a nuestros lugares de trabajo. Lo cierto es que tenemos un gobierno para el que prima más el cálculo politiquero y oportunista que mejorar la realidad de la vida de las personas. ¿Y quiénes pagamos los cálculos? ¿Quiénes pagamos los platos rotos de esos cálculos politiqueros? Pues nosotros, ustedes, los ciudadanos que quedamos fregados por cuenta de que el presidente Petro no es capaz de entender que necesitamos ampliar la autopista norte de la ciudad. Muchas gracias a todos</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			los que están acá y alzaron su voz para decirle al gobierno Petro que no vamos a permitir esto, que, si los politiqueros no quieren que la ciudad avance, vamos a ser los ciudadanos los que hagamos que Bogotá y nuestro país salgan adelante. No vamos a permitir que a punta de política no dejen que Colombia y Bogotá se desarrollen. Muchas gracias.
42	 MARLY CUÉLLAR OVIEDO	Presencial	Buenas tardes, mi nombre es Marly Cuellar Oviedo. Estoy aquí participando en esta audiencia como ciudadana y abuela de un niño de 8 años, el cual estudia en este sector. Estoy apoyando esa obra para que se amplíe la autopista a los seis carriles, que se dice, y la elevación de tal autopista para poder tener fluidez. Es evidente que los trancones monumentales, los trancones que son frecuentes todos los días para trasladarse a este sector, tanto los niños como las personas que trabajan en estos lados y los que regresan de los pueblos cercanos a la capital, eh se les dificulta mucho. En el caso de mi nieto, él se tiene que trasladar desde muy temprano, levantarse y llegar a la ruta y subirse. Son horas de desplazamiento para tener que llegar al colegio. Inclusive hay momentos en que se le dificulta llegar al colegio temprano y pierde sus clases por estas trancones. Como he sabido de todos, el año pasado fue eh muy difícil con estas lluvias eh llegar niños tan tarde a la casa, otros quedarse. Entonces es muy importante tener esta vía. También las movilidad para uno en las horas pico eh es muy difícil porque así hay un accidente, la vía se cierra totalmente la autopista y queda trancada, no hay momento para dónde Entonces, apoyo esta iniciativa y este proyecto con gran pureza para que salgamos adelante y Bogotá sea una ciudad muy grande y tenga todas las vías para poder desplazarnos en todo el sector. Entonces, apoyo esta iniciativa y el proyecto se hace con la ayuda de Dios.

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
43	 JUAN CARLOS FRANCO VILLEGAS	Virtual Teams	<p>Muchas gracias y buenos días. hablo en nombre de la Asociación de Vecinos del Valle del Río Teusacá. Buenas tardes a todos. Un cordial saludo a las autoridades y a las comunidades que hoy participamos en este espacio de diálogo y de construcción colectiva. Nos reúne un propósito común. Nos reúne un propósito común, construir una ciudad más conectada, sostenible y humana. Para lograrlo es indispensable hablar del proyecto Accesos Norte fase 2, una obra de infraestructura vial que no solamente transformará la movilidad en el norte de Bogotá, sino que también significará una mejora real en la calidad de vida, la productividad y el equilibrio ambiental para millones de personas en la región. La realidad que enfrentamos en la entrada norte de Bogotá es innegable. Durante más de medio siglo, dos únicas vías, la autopista norte y la carrera séptima, han soportado un tránsito que ya superó cualquier límite razonable. Estas carreteras fueron diseñadas para una ciudad de 3 millones de habitantes. Hoy Bogotá tiene casi ocho y su crecimiento está profundamente ligado a los municipios de Chía, Cajicá, Sopó y Zipaquirá. Desde finales de los años 90 y comienzos de los 2000, la saturación de este corredor fue reconocida como un problema serio. Portal del norte, Santa Fe, la terminal del norte, la 222 que se inunda, los humedales de Torque y Guaymaral, los cementerios, Bima, el peaje Andes. Más que simples puntos de referencia se convirtieron en símbolos cotidianos de trancos interminables, tiempos de viaje impredecibles y una infraestructura que se quedó rezagada frente a la realidad. La congestión diaria, los extensos tiempos de viaje y la contaminación son una carga que afectan a la salud, a la economía y a la tranquilidad de todos. Por eso, este proyecto no es un lujo, es una necesidad colectiva. Surge del consenso de las mayorías y la planificación como un esfuerzo conjunto entre el Estado y la empresa privada para darle al norte de la ciudad y a la región una</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024
		Versión: 7
		Código: PC-FO-03

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>infraestructura moderna, segura y sostenible. Durante más de una década el país el país ha venido construyendo esta solución de manera responsable. La ampliación del corredor vial permitirá recuperar el orden, la movilidad y la seguridad. Y detrás de cada minuto ahorrado habrá una historia de un padre que llega antes a casa, un estudiante que no pierda sus clases, una empresa que pueda producir más y generar más empleo. Esta obra devolverá tiempo, tranquilidad y bienestar a quienes viven y trabajan en la región. También se trata de equidad y de oportunidades. Mejorar los accesos es acercar los servicios esenciales como la salud, la educación, el comercio y la recreación, fortaleciendo la integración entre la capital y los municipios vecinos. Una vía mejor no es solo asfalto, es una herramienta de desarrollo social y territorial que impulsa bienestar y oportunidades para todos. El proyecto, además, ha sido concebido bajo criterios de sostenibilidad ambiental con acciones para restaurar humedales, proteger la fauna y recuperar zonas verdes. Muestra que es posible construir infraestructura respetando la naturaleza y haciendo que ingeniería y medio ambiente avancen juntos. La transición hacia estructuras de drenaje hídrico más elevado sobre los humedales es precisamente la evidencia de que el país ha escuchado las preocupaciones ambientales y ha corregido el diseño para garantizar la conectividad hídrica y ecológica. Entonces, les agradezco, habíamos pedido los los 3 minutos que tenía otro miembro de nuestra organización y que no los utilizó, pero agradecemos el espacio y ojalá podamos continuar adelante con el proyecto. Buen día.</p>
44		Presencial	Buenas tardes a todos. Me imagino que todos sabemos por qué estamos aquí. Aquí estamos para mejorar la calidad de vida de nosotros, nuestros hijos, nuestros nietos, nuestros adolescentes e incluso nuestros niños. Para eso, ¿qué tenemos que hacer?

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
	 CÉSAR GONZALEZ		<p>Darles movilidad. ¿Qué hicimos nosotros en la 2011 en este momento? Lagos de Torca está de la 198 a la 245. ¿Cómo hemos mejorado? Perdón, me llamo César González, eh, presidente de la junta de gestión comunal avenida del Polo. En la avenida 201 le hemos dado calidad a los niños, a los jóvenes, con todas las cosas que hemos hecho. Tenemos todos los ingenieros en cada proyecto, como el de lacá, como el de la de la 201, se tienen más o menos 25 personas profesionales para manejar, arquitectura, arqueología, ambiente. Todo se tiene para el proyecto de la autopista se va a tener igual. Le hecho seguimiento a la 201 y le estoy haciendo seguimiento a la de la 183 a la 201 de la Boyacá. Si nosotros tenemos ese esa movilidad de allá por la Boyacá, se nos va a mejorar la calidad de los muchachos por lo menos en media hora. Imagíñese teniendo la autopista en ida y vuelta para nosotros. No salgo yo a Chía. Me gustaría ir a Chía, pero me moto 4 horas para ir a almorzar, para devolverme otras 4 horas, llego cansado, prefiero quedarme en la casa. Si me colocan la autopista, son 25, 30, máximo 40 minutos con trancón con los dos, con los cinco carriles. Le damos continuidad a la 245 hasta la 100 hasta la 100. Le damos la continuidad de la 245 con cinco carriles cada uno. Entonces, busquemos la comodidad, la calidad de vida para nuestros hijos, para nuestros nietos y para... Por favor, esto no es nosotros todos los que estamos acá tuvimos algún sacrificio en la universidad en el primer trabajo. ¿Ustedes también tuvieron algún sacrificio?, sacrificiquémonos algo y debemos apoyar a esta obra Que Dios los bendiga.</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
45	 ALEJANDRO CALLEJAS ARISTIZABAL	Presencial	<p>Mi nombre es Alejandro Callejas y soy el gerente del proyecto Lagos de Torca. Y aquí quiero dejar como dos ideas que son muy importantes. En el norte de Bogotá hoy estamos haciendo la reconformación ambiental más ambiciosa que se haya planteado Bogotá en los últimos 80 años. ¿Qué significa eso? La reconformación de nueve quebradas, la reconformación del humedal Torca Guaimaral, pasándolo de 20 a 90 hectáreas y el canal norte que nos junta con el río Bogotá. Si esta obra no se hace, desafortunadamente todas estas inversiones y trabajo que llevamos planeando y estructurando y financiando va a quedar a la mitad. Increíblemente, esto es una conversación más que cualquier cosa, incluso más que la movilidad, es una obra ambiental. Y por eso aquí vengo no solamente como el gerente de Lagos de Torca, como un ciudadano, pero además a darles todo mi apoyo. Se encuentra una cosa, ustedes que son la autoridad ambiental, aquí está el distrito de Bogotá, Lagos de Torca, el gobierno nacional a través de la ANI, llegando a un consenso técnico, demostrando que sí se puede hacer infraestructura bien hecha. Si hay algo difícil en el mundo es poder lograr consensos técnicos entre entidades y aquí lo logramos. Sería un desperdicio absoluto perder la posibilidad de desarrollar estas obras ambientales y la autopista norte para Bogotá.</p>
46	 ANDRÉS GIOVANNI BARRIOS BERNAL	Virtual Teams	<p>Bueno, un saludo muy especial a los funcionarios de la ANLA, a las comunidades del Borte Norte y a quienes siguen la audiencia. Yo soy Andrés Barrios, concejal de Bogotá por el Centro Democrático y creo que la Autopista Norte no da más. Es un corredor saturado que está afectando a Suba, Chía, Cajicá y toda la sabana. Y mientras tanto, los humedales de Torca y Guaymaral ya están en riesgo por el cambio climático, incluso sin obra. Así que no decidir no protege, sino que empeora todo. El punto crítico aquí es el estudio de impacto ambiental. la pidió unos ajustes y compensaciones adicionales y eso está</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024
		Versión: 7
		Código: PC-FO-03

No .	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>bien. Lo que no está bien es que esta evaluación termine dejando un proyecto contratado, financiado y técnicamente listo en el Limbo. Estamos hablando de una obra de más de 2 billones de pesos con un cierre financiero de 700,000 millones de pesos respaldados por la banca y la financiera de desarrollo nacional. Si la licencia se sigue aplazando, los riesgos son altos. Primero, sobre costos por nuevas obras hidráulicas o rediseños. Segundo, más costos financieros por intereses y estudios adicionales. Y tercero, la inestabilidad del contrato APP por riesgos de renegociación y ajustes en el esquema de peajes. Y quien termina pagando, ¿quién es? El bogotano, el usuario, por tarifa o por tiempo. Aquí la obra permitiría una reducción del 40% en el recorrido y si la licencia se frena del todo, el escenario es peor porque vamos a tener el congelamiento del proyecto, litigios y demandas por inversiones ya ejecutadas. Mientras tanto, la región sigue igual, congestionada, inundada y sin alternativas. Por eso este debate también yo creo que es político. Hay sectores de gobierno nacional que han usado argumentos ambientales para frenar la expansión del norte e incidir en el ordenamiento de la sabana. Y es legítimo tener una posición, pero bajo ningún motivo es admisible por ideología paralizar una obra que impacta a toda la ciudad y el borde norte no se detiene. Lagos del de Torca avanza con 100,000 viviendas, equipamientos y comercio que necesitan infraestructura. Negar la obra no detiene la urbanización, la vuelve más costosa, más desordenada y más riesgosa. Por eso defiendo esta ampliación con conectividad hídrica, con compensaciones reales, elevación donde sea necesario y control técnico independiente. La ampliación de la autopista mejorará la calidad de vida de Suba, de Usaquén y de toda nuestra región. Va a traer desarrollo, va a beneficiar a miles de estudiantes que están perdiendo calidad de vida. optimizará nuestro transporte de carga y pondrá a Bogotá la altura de ciudades que modernizan sus</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			corredores de acceso. Por eso, el mensaje que algunos sectores deben entender es que lo peor que nos puede pasar es que no se amplíe la autopista norte. Así que sí a la ampliación de la autopista norte, sí a esta obra que necesitamos todos los bogotanos y no a más caprichos ideológicos para frenar esta importante obra que hoy los bogotanos nos merecemos.
47	 IVÁN MOLANO CAMACHO	Presencial	Mi nombre es Iván Molano. Vengo como ciudadano. Soy rector de un colegio de la zona y también soy miembro de la Asociación de Colegios del Norte. Lo que les vengo a rogar el favor es ciertamente respeto por la protección de la naturaleza y del medio ambiente. Hay que tener en cuenta el crecimiento de la población, el crecimiento de Bogotá, Lagos de Torca, se fue un proyecto y que desde hace 30 años que nosotros estamos en esta zona se hizo porque no hay mucho suelo urbanizable en Bogotá. Por eso se hizo ese gran proyecto de Lagos de Torca que nos va a beneficiar a todos aquí en este sector. Quiero que no haya rogarles el favor, que no haya ambientalismo aulanza, que no permita ningún argumento. Yo lo que les ruego y ese es el resumen de toda mi intervención, armonizar el respeto a la naturaleza y las normas ambientales con el crecimiento de la población, la autopista norte, entran y salen de Bogotá estudiantes, niños, universidades, trabajadores, familias que van para las ciudades dormitorio como Chía, Cota, Sopó, familias que viven en estos barrios que además están construyendo y ya están terminando. Por favor, no al ambientalismo Ulanza.
48			Buenas tardes a todos. Mi nombre es Raúl Moreno, soy administrador ambiental, llevo 25 años defendiendo el humedal de Torca, Guaymaral y vamos a hacer una presentación muy rápida. La siguiente, por favor. Lo que ustedes ven acá es lo

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
	 <p>RAUL MORENO</p>		<p>único que está conservado al humedal. Realmente es lo que hemos logrado conservar nosotros. Dos fotos comparativas donde vemos todo el proceso de renaturalización que hemos hecho con nuestros propios recursos y con el aporte de muchos colegios que han venido, como el profe Molano que acabó de pasar también. Siguiente, por favor. Acá vemos otro ejemplo de la renaturalización donde no había cuerpo de agua y nos tocó hacerlo. Esta es la imagen del humedal que todos conocen, pero lo que está en azul es lo que realmente tiene agua. Ojo con esto. Es lo que realmente tiene agua porque el humedal lo desecó el acueducto en el año 2000 y ahorita lo volvió a desecar este año. Y hay que ser muy claros con eso. Siguiente, por favor. Cuando muestran el sistema hídrico de Torca, aparecen las quebradas, pero también tenemos los vallados, que es una de las recomendaciones que le doy al al concesionario. En el estudio hidrológico, los vallados tienen nombre, no no es sector uno, sector dos, tienen nombre porque hemos tratado de rescatar porque eran quebradas que nunca nos declararon y nos sacaron del POT. El POT en el norte de Bogotá es mocho. Siguiente, por favor. La realidad del humedal es que está lleno de rellenos y tiene una cantidad de vertimientos de aguas residuales que en los estudios no aparecen porque las motobombas las prenden de noche y de noche es que tenemos esos caudales de aguas residuales llegándonos al humedal. Siguiente, por favor. Estas son las reservas viales dentro de cuales aparece la autopista norte y todas las vías que tiene que hacer Lagos de Torca. Siguiente, por favor. Y como esto es una audiencia para tratar de entender los los impactos ambientales que genera una obra, nos tomamos la tarea de tomar esa huella y ponerla sobre el humedal y preguntarnos efectivamente cuánto afecta al humedal esta obra. Y tenemos una respuesta, ya se las voy a mostrar. Siguiente, por favor. Eh, la autopista tiene estos ocho sifones, de los cuales cinco siguiente, por favor. Cinco sifones van a</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>ser pasos ecológicos. Hasta ahí podríamos decir que va bien. Siguiente, por favor. Pero los pasos ecológicos, tengo uno que no es funcional porque en 25 años que he recogido animales muertos en la autopista norte, nunca he encontrado uno en la quebrada las Pilas, pero sí en la quebrada la floresta. Siguiente, por favor. Siguiente. Animales que estos son solo nueve fóticos de 60 que podemos tener registrando realmente qué es lo que pasa en el norte de Bogotá. Siguiente, por favor. Los animales cuando los encontramos atropellados en la autopista, en la quebrada de la floresta donde no está plantado el paso ecológico. Siguiente. Estos son los pasos ecológicos de Lagos de Torca. Siguiente, por favor. Siguiente, que se acaba el tiempo. Los pasos ecológicos de Lagos de Torca. Siguiente. Siguiente. Siguiente. Ahí, por favor. Miren lo bonito. La fundación se ha tomado 25 años en esos animales y decir que tienen que hacer pasos ecológicos, de los cuales en el futuro van a haber 29 pasos ecológicos. Cierro diciendo esto. Los dos cronogramas, el de Lagos de Torca y el de la autopista Norte son asincrónicos, no van al tiempo. La autopista hace una parte y Lagos de Torca tiene que hacer la otra. Y le pido por favor, ya para cerrar que permitan hacer esta obra sin tener atado el proyecto de la autopista con Lagos de Torca, porque tienen dos cronogramas totalmente diferentes. Muchas gracias.</p>
49		Virtual Teams	<p>Eh, mi nombre es Gloria Palacino. Hace 31 años vivo en Casia porque salí desplazada trabajo viajando hasta porque en Zipaquirá tengo la familia Guatavita y Sopó. La siguiente, por favor. Siguiente, por favor. Bueno, yo les voy a dar unos consejos sobre la cuenca de Torca Guaymaral, la autopista Norte. La construcción de esta autopista duró 31 años, pero como en esa época no tenían las herramientas que ahora tienen, entonces me imagino que van a utilizar todas esas herramientas muy bien utilizadas. No olvidar que la energía eléctrica y la telefonía vayan</p>

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
	 GLORIA INÉS ZAMBRANO PALACINO		<p>subterráneas. Siguiente, por favor. Eh, la señalización es importantísima para evitar accidentes y el inicio de la obra, que no pase como en el llano que inició la obra y 31 años y no se ha terminado. Siguiente, por favor. No olvidar los drenajes. Construcción de canales con rejilla para proteger la vía. Siguiente, por favor. El pavimento y superficie de rodadura. El pavimento asfáltico proporciona una superficie rodadura suave y resistente. Pavimento de concreto proporciona una superficie de rodadura resistente y señalización horizontal se realiza para orientar al conductor. Siguiente, por favor. Ahí, como pueden ver en el derrumbe que hubo en el llano, la limpieza la hicieron, pero echaron otras menjúrges ahí y al a los tres días de dar la vida se derribó esa vaina, se hizo un hueco, entonces no se utilizaron las herramientas que se deben utilizar para una vía. Entonces, para esa vía que tanto se necesita en la autopista Norte Bogotá, es importantísimo saber utilizar eh los concretos que van a utilizar. Es importantísimo, también es importantísimo el traslado de todas las pobres aves cuando les tumbe los árboles que le van a quitar su hábitat a todos los animales que por favor primero lo reubiquen. Las audiencias públicas ambientales son importantes para que la comunidad se informe de los proyectos que entran, tanto públicos o como privados, que afortunadamente esta vía es nacional y que no es privada como la que tenemos en el llano con peajes costosísimos que ya hemos pagado dos concesiones y nada, señora Gloria para que vaya cerrando los drenajes. Muchas gracias.</p>
50	 PARTICIPANTE	Presencial	<p>Honorables miembros de la audiencia pública, autoridades estatales y sobre todo ustedes vecinos de los barrios populares, muy buenas tardes. Agradezco este espacio para poder llevar la palabra y el mensaje que tenemos como representantes de los sectores populares. Hoy realmente no vengo a hablar desde el tecnicismo frío. Hoy vengo a hablarle</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024
		Versión: 7
		Código: PC-FO-03

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
	MATEO ALEJANDRO CARVAJAL APONTE		<p>a la ciudadanía. Hoy vengo a decirle a ustedes que se levantan a las 4 de la mañana a buscar un transporte para llegar de buena manera a su trabajo, que estas oportunidades como la de la autopista norte no solamente son viables, sino que son necesarias. La autopista norte es la única que va a dejar de lado la segregación poblacional de los barrios populares como Verbenal, San Antonio, Lijacá, San José de USAQUÉN y el Codito. Las personas populares, autoridades y los barrios populares también merecen mejores condiciones de vida. Y esas condiciones de vida en Colombia y en Bogotá sobre todo se dan en materia de infraestructura vial. Hoy Colombia, hoy Bogotá, por ejemplo, adolece de vías que hagan mucho menores los tránsitos hacia los lugares de trabajo y hacia sus casas. Pero yo les quiero poner tres ejemplos exitosos a nivel mundial donde confluye eh la protección medioambiental con la movilidad y son de Latinoamérica. En Chile, por ejemplo, en la avenida Costanera, se logró recuperar el espacio vital eh de medio ambiente con una movilidad interesante. En México, también en Ciudad de México lo han logrado. ¿Por qué en Colombia no? ¿Por qué en Bogotá no? Sí, es una gran metrópoli, pero aparte de eso también me gustaría decirles lo siguiente: dejar de lado eh la obra de la autopista norte es condonar a los barrios populares a seguir siendo ciudadanos de segunda clase. Y nosotros, gentes populares, no somos ciudadanos de segunda clase, somos ciudadanos que también tenemos derecho al voto y a un bienestar. Por eso hoy más allá de la política y más allá del tecnicismo, yo quisiera pedirles a ustedes no solamente las garantías de del estudio técnico, sino que entiendan que personas del barrios como Verbenal, San Antonio, San José de USAQUÉN, necesitan de ustedes, necesitan de sus capacidades y necesitan del progreso, de darle autonomía a los barrios y dejar de seguir tratándonos como ciudadanos de segunda categoría. Para finalizar, lo</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			único que quiero decir es no podemos seguir utilizando el parapeto político y la política pública para hacer discursos sectarios e ideológicos. Si Colombia quiere avanzar y Bogotá quiere avanzar, todos tenemos que confluir y tenemos que trabajar bajo un mismo norte y ese norte es el progreso.
51	 JUAN SEBASTIAN TORRES FIGUEROA	Presencial	<p>Hola, buenas tardes a todos y todas. Mucho gusto. Soy Juan Sebastián Torres, habitante tradicional de toda la vida aquí del borde norte. Eh, si puedes acompañarme con el video, por favor. Eh, sin el audio, porfa, como que bajale el audio. Gracias. Eh, yo el día de hoy veo en este escenario una oportunidad de oro. El que estemos acá reunidos es un privilegio. No sé si padre y madre celestial nos reunieron acá y me parece que es un escenario donde debemos dialogar y concertar cuál es el futuro de nuestro territorio. Llevamos 500 años de una disputa civilizatoria entre una civilización que venía en territorio seco y desértico, y nosotros que somos una civilización del agua. Y en esa disputa pues secamos el 90% de los humedales de Bogotá. Eh, más recientemente, hace casi 100 años, hace casi 70 años, la Organización Mundial de la Salud le dijo a nuestros gobernantes, "Oiga, ustedes para ser un país desarrollado y para llegar al tan anhelado progreso, deben acabar con sus fuentes hídricas y deben acabar con los escenarios de humedal." ¿Por qué? Porque en estos escenarios es donde había mosquitos, donde había plagas, donde había lo que nos generaba las enfermedades que en ese momento se vinculaban con el trópico. ¿Qué sucede el día de hoy? Han pasado 70 años, 80 años de esa promesa que le hicieron a nuestros gobernantes. Nuestros abuelos, nuestras madres, nuestras abuelas y nuestros abuelos creyeron en esa apuesta. ¿Qué tenemos el día de hoy? Yo vengo desde la localidad de Usaquén. El corazón de la localidad aquí es un caño. No sé ustedes qué opinen de que el corazón de nuestra localidad sea un río</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024
		Versión: 7
		Código: PC-FO-03

No .	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>canalizado que recoge todas las aguas desde la calle 134 hasta la calle 200 con autopista. El video que ustedes estaban viendo ahorita es justamente donde llegan todas las aguas de la localidad y confluyen en el humedal Torca Guaymaral. El día de hoy este escenario me parece increíble y yo considero que es una oportunidad de oro porque podemos replantearnos qué es lo que ha sucedido en los últimos 500 años. Ya sacrificamos el 90% de los humedales de la estructura hídrica y de la estructura ecológica principal en nombre del progreso y sobre todo en nombre de nosotros, porque esto ha sido en nombre de los hijos, de nuestra familia y pues es momento de que pensemos, vamos a seguir con este mismo modelo de desarrollo desde este mismo claustro de la Escuela Colombiana de Ingenieros. Yo estoy yo estoy completamente seguro y recibí esa instrucción de que los ingenieros son capaces de encontrar las soluciones para desarrollar la infraestructura que queremos. La invitación el día de hoy es a que pensemos en soluciones basadas en naturaleza. Oiga, ¿y si restauramos las los errores de hace 80 años? Si las promesas que nos hicieron hace 90 años y no se no se cumplieron las exigimos hoy día. Yo creo que en escenarios como este podemos generar apuestas de desarrollo mucho más acorde a lo que a lo que requerimos para futuro. Si estamos hablando que esto es por nuestros hijos y nuestra descendencia, pues debemos dejarle lo mejor. Y yo les dejo una inquietud. ¿Por qué otras sociedades y otros territorios? ¿Por qué vemos, digamos, en Nueva York? ¿Porque vemos en ciudades europeas que sí se restauran los ríos urbanos y si hay un desarrollo urbano integral que vincula a la sociedad y a la naturaleza, ¿por qué nosotros no lo podemos tener? Es el momento de que aprovechemos esta oportunidad de oro, ya que estamos nosotros como ciudadanía desde la ciudadana ambiental. Les hago esa invitación.</p>

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
52	 <p>FLECHAS</p>	 <p>JENNY</p>	<p>¿Cómo están? Muy buena tarde, mucho gusto. Mi nombre es Jenny Flechas, hoy vengo en representación de la corporación Sílaba, administradora ambiental y de los recursos naturales, especialista en riesgos y especialista en gerencia de recursos naturales también, Santo Tomás y Distrital. Acá no es un tema más, no es un tema político exclusivo. De hecho, el presidente actual ni me ni me gusta, no lo quiero ni un gramo. El tema acá va más allá. Nosotros como corporación hemos estado en el territorio desde el año 2017 y ahorita les voy a leer por qué se inspiró. Porque como ambiental yo me la pasaba haciendo matrices de Excel. Como ambiental no tenía una sola planta en mi casa. como ambiental no sabía 10 animales de mi territorio. Y les invito a ustedes, cuéntenme quién se sabe 10 nombres de aves de su barrio. Pero todos sabemos que es una jirafa y aquí no hay jirafas, pero las distinguimos y las conocemos, ¿cierto? Pero ¿cuántos de nosotros hemos visto una tingua? ¿Cuántos de nosotros sí sabemos que es un carbonero? ¿Cuántos de nosotros sabemos los polinizadores que tenemos acá? Obviamente que no lo vamos a valorar si no tenemos conciencia, ni lo conocemos ni sabemos. Aquí, más allá de esto y de lo que nosotros hemos hecho, fue empezar a ver que la cadena alimenticia empieza con las herbáceas y resulta que toda la compensación ambiental ahora es que reemplazamos con árboles no nativos los impactos ambientales y resulta que las abejas y todo lo demás y la cadena alimenticia empieza es con estas plantas que creemos que son males y pues no no son maleza. Siguiente, por favor. Siguiente, por favor. ¿Qué pasa cuando nosotros nos venden el verde como si fuera verde de verdad? Pues nos</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			confundimos. Si a mí me muestran un corredor lleno de una planta como la que ustedes ven allá, eso lo saqué la publicidad de la página de ellos. Si nosotros vemos la publicidad y hay una hiedra y un poco de matas. monocultivo no activo. Aquí no es que no construyan la autopista, acá es que si la van a construir, ¿quién nos va a garantizar que cumplan los controles ambientales de los estudios que ellos presentan? ¿Cómo nos lo van a garantizar si en un recorrido que hicimos con los de la Comisión Ambiental Local, con Secretaría de Ambiente, con CAR y con organizaciones sociales, nos hemos dado cuenta que los controles ambientales no los cumplen y cerraron la alimentación de agua al humedal. El problema es que más allá de lo que esté en el papel y en el Excel, en la vida real, ¿quién lo va a hacer cumplir? Porque el ANLA emite la licencia, pero Secretaría de Ambiente y CAR van a estar talando para un lado y otro. ¿Y cuáles de todos los que estamos acá sentados vamos a hacer una verdadera veeduría para que definitivamente no nos vendan verde como que si no fuera? Sí a la autopista, pero cuiden el ambiente. ¿Quién va a cumplir? ¿Quién va a seredor que cumplan los compromisos ambientales?
53	 BARÓN BARÓN SALAZAR	FRANKLIN Presencial	Buenas tardes. Soy Franklin Varón, soy presidente de la Junta de Acción Comunal de la Urbanización Marantá. Somos los que trajimos este pendón y si ustedes ven las juntas de acción comunal que están inscritas en el pendón, no tienen estratos. Son de todos los estratos. Así que esta obra nos unió como comunales. Esta obra nos interesa que se realice. La palabra que dice urge es porque ya llevamos un tiempo prolongado en la eh concesión de la licencia ambiental. Y yo le pregunto a la ANLA, a los funcionarios aquí presentes, si estas audiencias se hacen para mirar el sentir de la ciudadanía, el sentir comunitario de todos los que me han antecedido, la gran mayoría, creo que hasta el 95%, yo soy el

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024
		Versión: 7
		Código: PC-FO-03

No .	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>turno 115, todos están de acuerdo con la obra. Si el sentir comunitario es que todos estén con la obra, ¿por qué? ¿Por qué de una vez por todas? Apruébenla, ya es justo. Qué vergüenza con ustedes, los contratistas. Vergüenza ajena tengo con ustedes. Que los pongan en estos tiempos de espera cuando esta obra es más que necesaria. Aquí han hablado de padecimientos. ¿Para qué repetimos padecimientos? Señores de la ANLA, dennos ese regalo de Navidad a todo el sector. Aprueben licencia, que la obra se ejecute. Miren, la parte ambientalista. Es muy importante. No satanicemos el tema de que el que está en contra o a favor de la obra, ¿sí? Es o no ambientalista. Todo se puede conjugar. Por favor, señores contratistas, ábranle los ojos a los ambientalistas y díganles, "Sí, vamos a cumplir. Sí, vamos a proteger el ambiente." Y señores y señoras de la ANLA, insisto, repito y con esto termino. Aprueben esta obra es más que necesaria. Y vuelvo al tema de los estratos. No soy político, este sentir, este sentir comunitario se lo vamos a cobrar al gobierno actual.</p>
54	 ANGELICA MARIA CASAS ANGEL		<p>Adelante. Para consorcio, buenas tardes. Para la mesa directiva aquí de la ANLA. Soy Angélica Casa, residente por más de 40 años de la quinta ciudad más grande de Colombia que se llama la localidad de Suba, con 1,500,000 habitantes en actualidad. Con la entrada de Lagos de Torca seremos casi 2 millones de personas y las vías de la localidad y especialmente la principal que es la autopista norte, eh pues evidentemente ya se quedó pequeña. Esto lleva más de 60 años de construida. Creo que la el desarrollo local ha sido bastante amplio. Eh, creo que no quiero repetir lo que hemos repetido todos. La vía es una necesidad. La autopista eh estamos en deuda, estamos en deuda con la con la comunidad para que entre en vigencia la ampliación de la de la autopista. Eh, soy madre de uno de los niños que se quedó encerrado el 6 de noviembre eh del año</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>pasado en el colegio. Eh, no saben la angustia que tuvimos los papás de esos niños que se quedaron durmiendo en el colegio precisamente porque la autopista colapsó como colapsó el triple si no se amplía y no se hace la obra que se necesita. Entonces, señores de la ANLA, espero que como buenas políticas públicas, la ciudadanía, somos actores importantes dentro del desarrollo de estas. Entonces, ténganos en cuenta y denos la licencia, por favor. Muchas gracias.</p>
55	 LIDA ISABEL PÉREZ RUÍZ VIRTUAL	Virtual Teams	<p>Hola, buenas tardes. No tengo ninguna presentación que mostrar hoy, sino el testimonio como residente del sector, eh, que hemos visto las consecuencias de las inundaciones y también les hablo como profesional inmobiliario cuando puedo ver el desarrollo de mi hermosa Bogotá, eh a nivel a todo nivel y resulta que nosotros somos la entrada y la salida principal desde el norte del país y se vuelve un embudo. No es justo y necesitamos esa obra urgente. Quiero agradecer todos los estudios y esfuerzos que se han hecho hasta el momento porque son necesarios y la obra es urgente.</p>
56	 NOHRA PATRICIA CASAS ANGEL	Presencial	<p>Buenas tardes para todos. Mi nombre es Nora Casa, soy líder comunal, vivo aquí hace más de 40 años y he visto como la involución de la autopista Norte nos ha venido afectando. Eh, gracias al contratista, muchas gracias a la ANLA. Queremos pedirles desde nuestro corazón que por favor tengan muy en cuenta esta obra. La necesitamos porque estamos cansados ya de naturalizar los trancones, de naturalizar las eh las afectaciones que tenemos cada vez que la autopista se inunda, como lo explicaban las mamás de los diferentes colegios y los alumnos, eh no queremos seguir naturalizando estas afectaciones y por eso vamos a hacer lo que tengamos que hacer como habitantes de este sector para que esta obra sea una realidad, lo que tengamos que hacer porque la necesitamos. Esto es una necesidad. Esto no es</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			un tema ni político ni ni ningún otro tema. Esto es una necesidad ciudadana que hoy venimos a exponerles. Les agradecemos y sé que ustedes van a entender el sentir de todos los que estamos acá hoy, pidiéndoles que por favor nos den esa licencia ambiental.
57	 NYDIA YOLIMA CORREDOR HERNÁNDEZ	Presencial	Bueno, muy buenas tardes. Primero que todo quiero decirles que voy a hablar en representación de Sabana Centro, de Almeidas y de Ubaté, provincias que hoy por hoy representan 700.000 habitantes, de los cuales diariamente 91.000 viajes se desplazan hacia Bogotá, una provincia que hoy por hoy le aporta el 30% al PIB de Cundinamarca y por ahí derecho el 2% al PIB nacional. una provincia que está a la espera de que turistas puedan llegar diariamente con una vocación de desarrollo económico, pero que tienen que estar esperando a que los turistas lleguen, porque el turista nacional o internacional llega al aeropuerto Alorado, abre Waze, dice Zipaquirá y le muestra 3 horas para llegar. Esta vía hoy se convierte en un articulador y lo celebro también, señores ANLA, porque hoy por fin Bogotá y Cundinamarca se unen en un solo propósito y es que a través de este proyecto realmente coexiste la vida. No solo la vida que se pierde en un trancón, sino la vida que también trata de subsistir en un ecosistema que claramente durante 50 años fue fracturado. Consecuencia de las obras que antes planeábamos los ingenieros, esas obras que han dejado huellas eh y fracturas en los ecosistemas. Pero también hay que decir que este proyecto hoy por hoy se requiere. ¿Hace cuánto esta región de Colombia no ve un proyecto estratégico como este de esta envergadura y que además le apuesta a regenerar la vida también de los ecosistemas? No es hora de perder esta oportunidad histórica de poder garantizar un proyecto que va a permitir que toneladas de carga se muevan hacia el centro y hacia el norte del país, que este proyecto va a facilitar que muchos estudiantes, que muchas

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			personas puedan llegar al tiempo a su universidad, a un médico, que no pierdan la vida en el camino. Entonces es hora ya también, señores, autoridad ambiental de hablar no solo de licencias ambientales, sino también de hablar de licencias de sostenibilidad, porque una vía no solamente es el componente ambiental el que impacta, una vía también impacta el componente social y el componente de competitividad de los territorios. Muchísimas gracias.
58	 YANETH CUESTA CUBIDES	Presencial	Muy buenas tardes para todos, señores del gobierno. Mi nombre es Eva Janet Cuesta, líder social del municipio de Chía. colindante con el peaje de los Andes, encerrados en cuatro peajes. Vengo a hacer mi ponencia mirándolo a ustedes a los ojos por tercera vez. Nosotros ya dimos la viabilidad de la autopista norte dos, ya la pagamos a base de peaje. Por Dios, no jueguen con nosotros. Esta autopista se debe de hacer. Represento a 810 ciudadanos en un derecho de petición, señores, que se radicó a la Agencia Nacional de Infraestructura y a ustedes, Agencia Nacional ANLA, pidiendo en nombre de los lesionados que caen a diario en esta autopista. Miremos ahora, señores, esto es un esto es un macro eh pues no se puede decir más que contra nosotros va toda esta afectación viendo la hora ziczac en los en los buses, sentados ahí. La salud mental se nos afectó. Se nos afectó la salud mental de todos nuestros niños, de todos los transportadores que hoy represento. Son 810 firmas que me avalan estar parada aquí ante ustedes como líder social del municipio de Chía. Los invoco a que alcen la voz y diga, "Sí, señores, sí se puede. Hagamos esta autopista y no más marginación". Sí puede. Sí la necesitamos. Señores Petro, quiero decirle, señores de la ANLA, señor Petro vive en Chía, es vecino mío y no le importa ampliar la autopista norte, que ya la dimos hace 3 años en una concesión a los señores de Haces Norte. Mi voz se eleva en nombre de todos los ciudadanos, de todas las personas caídas en la

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			autopista norte, de la falta de puentes peatonales, de la falta de puentes vehiculares, del ciclista que ha sido atropellado. Los miro a ustedes a los ojos como líder social porque no les tengo miedo al gobierno. Soy parte del gobierno y por eso hoy vengo a ustedes a reclamarles enfáticamente que se dé la viabilidad de la construcción de esta vía. Tengo personas con diálisis que han muerto esperando poder evacuarse en de esta autopista norte. Yo agradezco a ustedes y es la tercera vez que me paro en una audiencia pública con lo mismo. ¿Cómo es posible que hace 3 años nosotros pagamos un peaje? De ahí se se hicieron estos recursos para viabilizar esta vía. Hoy solo quiero llamar al público a alzar las voces y gritemos todos. Sí se puede. Sí se puede. Sí, la necesitamos y sí a la autorista.
59	 URIEL ROMAN	Presencial	Buenas tardes. Recogiendo el sentir de varias agrupaciones que somos residentes de la zona de Guaimaral. San Simón, San Sebastián, Loyola, El Refugio, San Pedro y en general toda la comunidad de residentes de la zona norte de Bogotá, quienes todos los días nos levantamos con esfuerzo a levantar esta capital y este país. Queremos hacer unas peticiones en materia de compensación que es muy viable. compensación ambiental para toda esta zona que he nombrado dentro de estas y notando hoy como la comunidad académica que vemos que colegios como el Bermont, Nueva York, gimnasio La Fontana, aquí mismo este Alma Mater, la Universidad de Ingeniería de Colombia que nos ha recibido Hoy calurosamente les queremos pedir que incluyamos unos componentes de control tecnológico que le permita a esta comunidad verificar mediante mecanismos de cámaras digitales visuales. Hoy vemos como los adolescentes y los niños están tan interesados que no podemos dejar que ellos disfruten y vean que todo es posible y lo que está plasmado en el papel es realidad, que todos los días podemos aprender más, que no todo está hecho, pero que lo

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			vamos a seguir construyendo, así como se está haciendo esta obra. Hoy podemos decir que la ANI ha cumplido, la Secretaría Distrital de Ambiente, la Alcaldía de Bogotá, el IDU, el concesionario con todo el profesionalismo, con toda la humildad, ha estado al lado del ANLA cumpliendo con todos estos objetivos. Yo les pido adicionalmente que podamos ampliar la compensación de arbolado de 1 a 10, que adicionalmente nos colaboren a construir un bosque urbano. Y finalmente, con la ayuda de las autoridades ambientales, yo lo invito a que le demos un regalo a Bogotá y firmemos hoy esa licencia ambiental que vemos que es un hecho. Fírmala, por favor, recíbelo. Muchas gracias. Hay un compromiso de la ANLA. Gracias. Démosle el regalo a Bogotá. Feliz Navidad.
60	 GIOVANNI DI FILIPPO ECHEVERRI.	Presencial	Bueno, gracias, queridos amigos. Impresionante la puesta en escena de este acto. Correspondo a otra época. Soy ingeniero, antropólogo, viviente en Chía desde hace unos 25 años, época en la que ya muchos veíamos a Bogotá como una ciudad poco amable, ruidosa, congestionada, poca naturaleza, costosa y más. En la autopista había pocos puentes, menos centros comerciales, menos vehículos. Las inundaciones eran ocasionales y más. Les cuento, como muchos lo sabrán, que la sabana de Bogotá fue un gran lago. La acción que permitió la ida del agua fue atribuida a Bochica, según la mitología Chipcha, cuando con una varita rompió las rocas que lo contenían, formándose el gran salto de Tequendama. Aunque para la ciencia fue la acción del agua la que a través de miles de años oradó la montaña. Si pensamos como muchos hoy en día, Bochica podría ser uno de los enemigos más grandes del medio ambiente. Creo importante que pensemos que ese gran lago no se ha terminado de secar, aunque en muchos meses del año no lo veamos, pero en algunas ocasiones aparece y es cuando le da por trancar los vehículos. Pregunto en este caso, ¿qué se quiere? ¿Que la autopista no se inunde o que los

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>vehículos puedan pasar en estos momentos críticos? Resolver esas preguntas son fundamentales. Durante años vi como muchos de los lotes vecinos a la autopista en ambos lados fueron construidos y como muchos de ellos fueron utilizados para depositar escombros y productos de excavaciones, modificando de gran manera el drenaje natural. con pequeños Box Colbert trataron de arreglar el problema y todo lo anterior indudablemente evita un drenaje eficiente. Sin embargo, oigan bien, cuando se inundan las dos calzadas y se logra el mismo nivel, poco tiempo después de iniciada la creciente, lo que se ve es que el gran problema está en el drenaje del lado occidental por obstrucción o porque la naturaleza así lo tiene diseñado. Con el respeto que me merecen todos, 10 segundos, el problema planteado con las obras que hay necesidad de hacer y que nos convocan hoy, parecería están permeadas últimamente de ideología y de política, como no debe ser en donde la ciencia tiene que resolver lo pero van.... Muchas gracias. Gracias,</p>
61	 FLAVIO HUMBERTO LOZANO GONZÁLEZ	Presencial	<p>Autoridades del gobierno nacional, departamental y distrital, funcionarios de la Agencia Nacional de Licencias Ambientales, señores funcionarios de la concesionaria, amigos de las diferentes organizaciones gremiales, educativas, comerciales, sociales, entidades públicas, privadas, comunidades, vecinos, amigos todos. Hoy estamos ante un rápido crecimiento de la infraestructura vial a nivel global. Se estima que al menos 25 millones de kilómetros de nuevas carreteras estarán construidas para el año 2050. El 90% de estas vías estarán en países que en desarrollo como el nuestro, todos en zonas de ecosistemas biológicamente diversos y fundamentales para el planeta. A la par de estos desafíos, todos los actores, los gobiernos, las entidades, las comunidades han encontrado caminos y soluciones para construir ambientalmente amigable. Todos los aquí presentes somos un</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024
		Versión: 7
		Código: PC-FO-03

No .	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>ejemplo de esa unión y debemos de sentirnos orgullosos estando a la par de los demás países del mundo. Facilitar y dinamizar este importante proyecto de construcción es nuestro compromiso. No solo mejorará la movilidad con los municipios cercanos, sino los tiempos de conectividad con el departamento de Boyacá, los Santanderes y en general con todo el norte del país. Impactaremos cuando construyamos el proyecto directamente sobre una mejor calidad de vida de 15 millones de compatriotas. El mejor regalo de Pascua será, sin duda, la licencia ambiental y la iniciación de las obras. El proyecto debe ser visto no solo como un buen negocio para nuestros impuestos, sino también como una ayuda para el planeta. Es una inversión de ahora para un futuro más sostenible que equilibre el desarrollo para las personas y la conservación de la naturaleza. Es indiscutible que este proyecto impactará positivamente en el desarrollo económico y social de todos nosotros. Tendremos mejor acceso a bienes y servicios de salud, comercio, educación, empleo y bienestar. La autopista no solo será una línea de asfalto, es una línea de vida esencial para el país. Es una arteria de progreso y desarrollo. No podemos estar ajenos a esa esencia y a nuestros propios sueños de tener una capital moderna que recibe 16 millones de visitantes anuales, de los cuales 2 millones son extranjeros. Este proyecto es fundamental para el desarrollo económico y como está concebido se asegurará que nuestros ecosistemas de humedales y cuencas sigan prestando su servicio y sigan siendo vitales para mantener la vida. Las organizaciones sociales y las comunidades que hoy nos acompañan son la mejor garantía para que la obra sea sostenible y se desarrolle protegiendo la biodiversidad y sus y sus áreas sensibles. La concesionaria bajo liderazgo de la ANLA.</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
62	 DIEGO FONSECA	Presencial	<p>Eh, buenas buenas tardes. Si me escuchan, por favor. Buenas tardes. Primero que todo, pues agradecer el rigor de la en toda esta normatividad ambiental que es necesario. Yo soy ingeniero civil y lo que son las obras, pero de ninguna manera pueden aceptar tampoco hacer o construir obras por encima de la normativa eh agradecer al concesionario y reconocerle pues de que acoge las observaciones que se le hicieron para solucionar y mitigar las afectaciones evidentes del proyecto. La la justificación de hacer la ampliación de la autopista norte pues obra palabras. Ya todo el mundo ha participado, colegios, vecinos, etcétera. Sobran palabras para justificar esa esa aprobación para la ampliación del autonorte. Nosotros desde San Simón, yo soy representante de la junta directiva de una comunidad de Hacienda San Simón, donde somos 29 agrupaciones, pues me no me no me alcanzarían los 3 minutos para enumerar las 29 agrupaciones, 470 casas, más de 2000 personas, más de 2000 vehículos que tenemos acá la afectación evidente. Somos totalmente vecinos al proyecto y usuarios, por supuesto, aquí nosotros a nivel pedagógico con eh hicimos el ejercicio de revisar ese estudio impacto ambiental. con estudiosos de la Facultad de Ingeniería Ambiental de la Universidad Manuela Beltrán. Y pues nos recurrimos a ellos realmente cinco estudiosos que participaron revisando esto, para lo cual radicamos la ponencia al ANLA para darle cumplimiento pues a la normatividad que usted rige en cuanto a esta audiencia y demás. Eh, tenemos acá en San Simón pues zonas de sección, zonas verdes que ponemos a consideración para que el concesionario las use para hacer esa compensación de individuos arbórios con siembra y demás. La tenemos aquí a la orden para que se haga esa compensación. Pero pues también llamamos la atención que con la ocasión de esta construcción de esta nueva avenida Guaymaral, pues realmente eh se necesita la conexión a la</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			avenida Boyacá, porque de otra manera, ¿cómo será la movilidad acá? la autopista norte en construcción, entendiendo que sí, claro que necesitan y van a tener tres carriles eh eh de en cada uno de los sentidos, pero es insuficiente. Entonces, va a entregar a Amarillo ahora 10,000 unidades habitacionales el próximo año con autopista norte en construcción y sin conexiones avenida Guaymaral con la futura avenida Boyacá. Por Dios, ¿dónde están las autoridades de movilidad aquí en Bogotá? Pedimos el favor que intervengan porque haciendo esa entrega a 10,000 unidades de vivienda es imposible la inmovilidad de Bogotá en este sector. Necesitamos la corrección de la nueva avenida Guaymaral con la futura avenida Boyacá que está en construcción. Requerimos la prioridad norte, por favor, el retorno sobre la autopista norte que nos facilita ese ingreso hasta avenida Guaymaral. Así que diga, por supuesto que queremos y solicitamos para terminar que seamos nombrados veedores del proyecto porque somos afectados de manera directa en más de 1 km acá con el futuro el norte. Muchas gracias.
63	 LIGIA MERCHAN	Presencial	Buenas tardes a todos. Eh, mi nombre es Ligia Merchán, estoy simplemente como una ciudadana más. Eh, creo que hoy es un espacio muy importante y nos convoca un proyecto que puede transformar no solo la movilidad, sino también nuestra relación con el entorno, el proyecto Accesos Norte fase dos, una obra que demuestra que la infraestructura vial y la sostenibilidad ambiental pueden coexistir si se construyen con conciencia técnica y respeto por las especies que conforman el área de influencia. Pero no solamente quiero pensar en el ecosistema, quiero pensar también en las personas que se movilizan por este tramo de la ciudad. Creo que ya es hora que dejemos de pensar qué pereza tener que hacer este recorrido, que pensemos en los factores psicosociales que sufren los niños, como lo dijeron hoy las personas de los colegios, como lo

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No .	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			manifestaron ellos mismos. Creo que es tiempo de transformar y recordar que la infraestructura es pensar en un futuro. Ya es tiempo que transformemos nuestra ciudad. También recordar que la infraestructura mueve más de 25 procesos complementarios de nuestra economía que bien débil se encuentra en este momento y que necesitamos reactivar. Y recordar algo muy importante y es que cada obra inconclusa es un trabajo que no se realiza. Creo que ya estamos cansados de ver obras y elefantes blancos que no se han terminado y es tiempo que continuemos avanzando, que tengamos una Bogotá transformada y sobre todo que trabajemos no solamente para el medio ambiente sino para nosotros también.
64	 DOMINGO ALFONSO MURCIA	Presencial	Hola a todos, buenas tardes. ¿Cómo están? Mi nombre es Alfonso Murcia y vivo hace mucho tiempo en Bogotá y evidentemente frequento con bastante eh prioridad esta vía. Quiero hablar de algo que todos conocemos, lo difícil y peligroso que es atravesar la autopista. No hay casi puentes peatonales y los que hay algunos están en mal estado o están demasiado lejos. Por eso vemos mucha gente tratando de pasar la autopista corriendo entre los carros, parándose en los separadores y arriesgando en cada momento su vida. Uno ve trabajadores, estudiantes universitarios, estudiantes de bachillerato, personas que viven en la zona arriesgándose para pasar la vía y esto conlleva mucho riesgo porque hay carros que vienen muy rápido o un descuido y puede ocurrir un accidente. De hecho, hemos visto varios accidentes fatales. Por eso, para mí, la construcción de varios puentes peatonales nuevos a lo largo del tramo es muy una muy buena noticia. apoyo inmediatamente que se pueda construir estos puentes, que tengan buena iluminación, que tengan buena seguridad para que todas las personas que transitan en este sector se puede puedan cruzar sin ningún riesgo, sin ningún problema. Tener más puentes peatonales no es crear

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024
		Versión: 7
		Código: PC-FO-03

No	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			más infraestructura, es brindarle a la gente mayor seguridad, mayor tranquilidad para que todos los que viven en la zona puedan disfrutar realmente de este proyecto. Apoyo, por eso, apoyo la construcción de la autopista para que toda Colombia y Bogotá nos beneficiemos. Muchas gracias.
65	 LUZ GIOVANNA PUERTO RIAÑOS	Presencial	Buenas tardes para todos. Es un placer estar aquí con todos ustedes. Hoy quiero hablar sobre un tema que me toca profundamente, la fragilidad de las personas expuestas a las horas de movilidad. Como psicóloga he visto como el tiempo que ha pasado en el tráfico puede afectar nuestra salud mental. Claramente preocupante para este tiempo. Imaginar horas y horas hacen que una persona llegue reactiva a su trabajo producto de estar en el tráfico por el estrés, por la ansiedad y también va camino hacia la depresión. Son pérdidas, es pérdida de tiempo y en este tiempo el en este momento el tiempo es más lo que vale. ¿Sabían ustedes que el 57.3 de los conductores sufren de una enfermedad producto de su trabajo, de una enfermedad producto de salud mental, producto del estrés en el que se la pasan todo el tiempo. ¿Okay? En ellos tenemos que fijarnos, no solamente nosotros en los que nos transportamos, su vida está en torno al tráfico y tener conductores reactivos claramente no nos conviene a nadie. Es por eso que apoyo la ampliación de la autopista norte. Es un proyecto que busca mejorar la movilidad en nuestra región. Con esta iniciativa no solo se reducirá el tiempo de viaje, sino que también se mejorará la calidad de vida, se reducirán las acciones y se promoverán la actividad física. Ustedes saben cuando nosotros hacemos actividad física, ¿cuántas sustancias químicas buenas se producen en el sistema nervioso central? Si nosotros le apostamos a este proyecto, vamos a tener la oportunidad de tener salud mental. Es por esto que hoy estoy aquí

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			apoyando esta oportunidad para todos los bogotanos. Muchas gracias.
66	 ANDRES VERNAZA	Virtual Teams	<p>Muchas gracias a toda a todas las autoridades ambientales que se encuentran hoy reunidas por la eh posibilidad de expresar en este espacio nuestra opinión y nuestra perspectiva frente al proceso frente al proyecto de accesos norte. Eh, lo primero que quiero decir y quiero ser muy contundente en esto es que desde ASECOLFLORES y el sector floricultor colombiano eh apoyamos y solicitamos que se le otorgue la licencia ambiental al proyecto Accesos Norte porque consideramos que reúne absolutamente todos los requisitos en materia de sostenibilidad eh que se han eh solicitado y que son fundamentales para la preservación de la biodiversidad y de los ecosistemas presentes en la zona. Segundo, porque es un proyecto que es fundamental para la competitividad y desarrollo económico de la región, de Bogotá y su región. La floricultura, que es un sector que genera 180,000 empleos directos y y indirectos 100% formales presentes en esta zona, es un sector que se va a ver eh muy beneficiado eh y se va a poder seguir desarrollando, así como otros sectores eh de la economía regional y nacional. Y en tercer lugar, quiero hacer un llamado a a que la ANLA considere la calidad de vida de los ciudadanos, especialmente de los niños. Cuando uno lee el artículo 44 de la Constitución Política de Colombia, se encuentra que los derechos de los niños tienen prelación y prioridad frente a otros derechos constitucionales de otros sujetos en nuestro país. Y debido a que aquí en este proyecto se encuentra y en esta zona se encuentran involucrados un grupo sustancial de menores y de niños, creo que es un criterio que constitucionalmente tiene que evaluar la ANLA para otorgar el la licencia ambiental y permitir que este</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			proyecto se lleve a cabo. Muchísimas gracias y espero que este proyecto termine con feliz término para para la ciudad y para la región.
67	 LINA ROJAS	Virtual Teams	<p>Sí, buenas tardes a todas las personas asistentes a esta audiencia pública. Como vecina del sector de Casablanca y doliente a diario proyecto, debo decir que lamentablemente el daño ambiental ya está hecho hace décadas y que diariamente se sigue presentando un daño adicional por cuenta de la contaminación del aire que se genera por las emisiones de los vehículos que quedan en ralentín en los troncos, tanto en el día como en la noche. Todo esto sumado a lo que muchas de las personas ya han hablado del drama humano de las miles de personas que se movilizan por la autopista diario, en especial los niños que son sujetos especiales de derecho y las personas enfermas que requieren atención médica urgente, de tal manera que ya se hace inaplazable iniciar el proyecto de ampliación de la autopista. Por otra parte, aunque entiendo las limitaciones técnicas que impiden mantener los retornos actuales, eh debo solicitar a la concesionaria encontrar la manera de garantizar un retorno intermedio entre las calles 201 y 242 en sentido oriente occidente, que cumpla con las especificaciones técnicas y ambientales necesarias, pero que sobre todo nos garantice a los residentes, y a los más de 50,000 estudiantes de la zona un acceso eficiente no solo en tiempos, sino en consumo de combustible que se traduce en contaminación del aire. Finalmente, y para aclarar debo decir a la ANLA que este proyecto de ampliación no es perfecto, pero puede revertir en buena parte el daño ambiental causado durante décadas. Por eso necesitamos la ampliación de la autopista norte urgentemente. Los bogotanos no podemos seguir estancados. Por favor, otorguen la licencia para su proyecto.</p>

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
68	 ADRIANA URREA ZABALA	Vídeo	<p>Hola, mi nombre es Adriana Urrea y soy una ciudadana supremamente preocupada por el futuro de mi ciudad y mi departamento. Por eso hoy ante la noticia que recibí sobre esta audiencia pública ambiental, decidí participar de manera genuina porque creo que debo alzar mi voz ante la situación que hoy nos trae a esta a esta audiencia y a este espacio de participación. Yo veo que Bogotá está creciendo de una manera desbordada. Ya somos, ya estamos pensando incluso en una ciudad, región y por esta razón creo importante que la infraestructura y las vías den cuenta de este crecimiento desbordado. Se necesita urgente una solución para la autopista norte y creo que todos los bogotanos han sido alguna vez víctimas de los trancones, de las inundaciones y de toda esta situación que hoy nos trae justamente hablar de una doble calzada y de unas especificaciones técnicas que requerimos para darle manejo a las inundaciones y a la lluvia en ese sector. Soy una plena convencida que las alianzas públicoprivadas son elementos y son contratos que realmente valen la pena, traen desarrollo, pero ese desarrollo debe ser sostenible y de la mano con las comunidades. Viendo el proceso que ha tenido el concesionario, yo creo que ha sido participativo, ha sido vinculante con todos los estamentos y con todas las comunidades y más allá de eso, creo que es sostenible. Yo digamos que viendo los diseños, entendiendo de primera mano el alcance de la obra, el alcance de estas unidades funcionales, noto que son medidas de manejo que pueden ser adecuadas y por eso invito de pronto a las personas que presentan observaciones sobre estos diseños o sobre la vía y también a la autoridad de licencias ambientales, incluso a la Agencia Nacional de Infraestructura, que cooperemos entre todos, hagamos un trabajo conjunto, hagamos un trabajo unido en aras de salvar el proyecto, de darle a la ciudad, región la infraestructura que merece y sobre todo en aras de recuperar esa doble vía de los</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No .	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			humedales Torca y Guaimaral. Bogotá es una ciudad que depende de sus humedales, tenemos muy poca conciencia de ello, pero creo que este proyecto es uno de los pocos que se ha concebido pensando justamente en la sanidad del del sector de Guaimaral. Invito nuevamente y solicito y ruego a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales que imponga las medidas de manejo que considere, pero que otorgue licencia ambiental, que de luz verde para el proyecto, porque es demasiado importante para el usuario frecuente, para todos aquellos que viven fuera de la ciudad de Bogotá. Ustedes saben, muchos de estos municipios son municipios dormitorios y realmente necesitan esa afluencia de personal. Agradezco a todos por los instantes y por el espacio de participación. Lamentablemente no puedo estar presencialmente, pero sí acompañé de corazón este proyecto que siento que plantea muchas soluciones. Muchas gracias.
69	 RUTH VILLAMIZAR		Rud Estela Villamizar Peñaranda, consejera territorial de planeación de Sopó, segunda vicepresidente de la y coordinadora de la Comisión Plan Básico de Ordenamiento Territorial. Eh, un saludo para todos. En primer lugar, quiero expresar que desde el Consejo Territorial de Planeación de SOP reconocemos la urgencia y la importancia estratégica del proyecto accesos norte fase dos para toda la región norte de Bogotá y para el municipios los municipios de Sabana Centro. Para miles de suponeños, especialmente jóvenes, estudiantes, trabajadores, madres, cabeza de familia, adultos mayores y población rural. Los tiempos excesivos de desplazamiento diarios hacia Bogotá han generado un impacto profundo en su salud mental, bienestar emocional, condiciones físicas y calidad de vida. Por eso, en Sopó respaldamos con claridad el avance de estas obras, valoramos el trabajo de la concesionaria Ruta Bogotá Norte y consideramos indispensable que este proyecto se ejecute con agilidad,

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>responsabilidad, responsabilidad verdadera, articulación institucional. Dicho esto, paso a la inquietud técnica que requiere una precisión formal por parte de esta audiencia. Solicitud puntual para la ANLA. Como consejera territorial y coordinadora del Plan de Ordenamiento Básico de Sopó, necesito claridad jurídica sobre el avance exacto del proceso de licenciamiento ambiental que hoy se evalúa en esta audiencia pública, expediente LAV-0004-00-2025. Respetuosamente solicito que la ANLA nos precise hoy mismo si es posible. Primero, si la audiencia corresponde exclusivamente a las unidades funcionales 1 2 3 4 5 ubicadas en Bogotá o si incluye de manera vinculada o conecta a la unidad funcional siete variante Aposentos-Tres Esquinas-Sopó que afecta directamente a nuestro municipio y cuya modificación de licencia se rige por la resolución 052 del 2020. Dos, si las aprobaciones de la licencia ambiental de esta audiencia produce efectos automáticos sobre la unidad funcional 7 o si dicho tramo mantiene un trámite autónomo con su propia evaluación ambiental, etapas y espacios de participación ciudadana. En caso de ser procesos distintos, solicitamos conocer el estado actual y fechas cronogramas de la modificación de licencias correspondiente al tramo de Sopó, por que esta respuesta es esencial para el municipio. La unidad funcional siete es para Sopó las obras más críticas e inmediatas que define nuestra conectividad con el autopista norte, nuestra movilidad rural y productividad general y de la calidad de vida de toda la comunidad.</p>
70		Virtual Teams	<p>Buenas tardes para todos. Mi nombre es Blanca Lilia Abril, presidenta de juntas de Nemocón, Cundinamarca. Para nosotros y con nuestros presidentes y con nuestra comunidad en Nemocón es muy importante que el ANLA apoye y colabore con la licenciamiento dentro de los parámetros con lo de cuidado del medio ambiente para la ampliación de la</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024
		Versión: 7
		Código: PC-FO-03

No .	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
	BLANCA LILIA ABRIL PINZÓN		<p>autopista norte. ¿Por qué? Porque acá se ha presentado mucho el inconveniente de que es un tallo siempre largo la gente para participar a las citas médicas. se ha presentado mucho de que les dan x tiempo en las empresas, sobre todo en las en las empresas de floristerías, les dan 2 horas para ir a Bogotá y que se desplacen nuevamente a trabajar. Esto ha causado mucho estrés en la comunidad. Ellos llegan estresados, a veces no cumplen con sus eh citas médicas, no alcanzan a llegar a sus citas médicas, de hecho, entonces pierden la cita médica. Aparte de eso, en la empresa les descuentan el tiempo y pues para ellos eso es muy estresante. Es una de las situaciones. Lo otro es para los chicos que se desplazan a estudiar a las universidades, que también les toca salir supermadrugados, eh llegan a la hora pico donde está pues el trancón y esto también les está causando a ellos pues mucho estrés. Psicológicamente, pues eso también afecta mucho la salud y en todo sentido de la palabra. Eso de Trancón, de la autopista norte ha sido un caos para toda la economía, para el transporte, para eh los grandes empresarios, los que llevan sus productos, las lecherías, o sea, eso ha sido tenaz. Entonces, como presidenta y representante en Nemocón, los presidentes, pues tuvimos que yo participar hoy en esta audiencia pública. Don Francisco, gracias por invitarnos, a hacernos participes. Habíamos querido participar presencialmente, pero no fue un poco difícil, por eso hoy estoy pues solicitando de que el ANLA pues apoye y que ojalá este proyecto se lleve a cabo y que se cumpla, que como han dicho los otros compañeros anteriormente no sea un proyecto que se inicie y que quede como un elefante blanco concluso, sino que se dé, que sea un proyecto que sí favorezca a toda la comunidad y que no solamente va a proteger a una sola persona, un solo segundo todo el gremio. Ah, en general. Muchas gracias, muy</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024
		Versión: 7
		Código: PC-FO-03

No	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			amable. Esto era lo que yo quería pues comentar y solicitarles que nos apoyen. Muy amables.
71	 PARTICIPANTE CAMILO STHEEVEN ARIZA ZAPATA	Virtual Teams	<p>Escuchan. Perfecto. Hoy quiero hablarles sobre un proyecto que no solo transformará la movilidad en nuestra ciudad, sino también que marcará un precedente en la manera en que Bogotá planifica su desarrollo, la ampliación de la autopista norte. Este corredor vial, uno de los más importantes de nuestra capital, es hoy un punto crítico de congestión, un cuello de botella que afecta diariamente a de cientos de miles de personas que se desplazan entre Bogotá y los municipios del norte. Como ciudad no podemos seguir ignorando la presión creciente sobre nuestra infraestructura. Somos una región en expansión con una demanda de movilidad que no deja de aumentar y que requiere soluciones claras, sostenibles y responsables. La ampliación de la autopista norte no es una no es simplemente sumar carriles, es una intervención integral que considera criterios ambientales, urbanísticos, sociales y de competitividad económica. Es un proyecto que se basa en la planificación moderna, que entiende la movilidad como un sistema y no como un conjunto de obras aisladas. Desde el punto de vista ambiental, esta ampliación incorpora medidas que reducen impacto, mejoran la calidad del aire y disminuyen la huella de carbón del transporte. La ampliación contempla franjas verdes, mayor conectividad ecológica, drenajes sostenibles y un manejo adecuado en las aguas lluvias para proteger los cuerpos hídricos que hay en la región. Además, al disminuir la congestión se reducen los tiempos de espera y emisiones contaminantes, generando un beneficio directo para la salud pública. Desde la parte urbanística, este proyecto genera un ordenamiento más coherente del borde del norte de la ciudad, mejora los accesos, organiza los flujos, integra</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			espacios para peatones y ciclistas y ciclistas y permite que diferentes modelos de transporte combinen de manera más segura y eficiente. La ampliación debe hacerse ya. Muchas gracias por regalarme este espacio y poder dar mi opinión sobre este gran proyecto que va a beneficiar a los que vivimos en la zona norte de Bogotá.
72	 LUIS ENRIQUE CRILLO RICÓN	Presencial	Bueno, presento un cordial saludo a todo el auditorio. Muchas gracias por la oportunidad. Venimos desde la ciudad capital salinera de Colombia, Zipaquirá, nuestra bella ciudad. Muy amables. Pero aquí tenemos una delegación bastante importante en cabeza en líderes comunales. ¿Y saben por qué venimos aquí hoy? Hoy no venimos de paseo, hoy venimos porque la necesidad nos obligó a venir a apoyar única y exclusivamente este gran proyecto que tenemos en favor a toda la ciudadanía de la zona norte en especial y la forma que tiene que ser uno muy cerrado definitivamente de la cabeza para no entender en la forma que se está creciendo esta ciudad. Mire, ya yo mirando por allí ya va llegando a la Caro la construcción y entonces toda esta gente que tiene carros y mejor dicho por aquí transitan camiones, tractomulas, eh doble troques, buses, carros pesados y se requiere la ampliación de esta sí o sí de esta vía que es muy importante para el beneficio de toda la comunidad. por aquí, por esta vía se transita la comida para para alimentar a la a la a la ciudad a la ciudad de Bogotá. Entonces, se requiere, es importante la ampliación de esta vía. Por lo tanto, cuenten con el apoyo. Nosotros estamos aquí como líderes comunales en la representación de nuestras comunidades que dignamente representamos. Así que no no puede venir la gente, pero para eso estamos nosotros los líderes comunales que representamos a la comunidad. Y digan allá que necesitamos la obra, que necesitamos están en mora, por favor. O qué se requiere. La vía está muy estrecha. Esta esta vía ya me hace recordar

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>de un de unos caminos por allá para ir a la vereda, a la vereda mía, a la vereda nuestra. Por allá toca caminar por entre los potreros. Entonces, me hace recordar esto porque esto esta vía ya está que muy estrecha. Aquí para uno llegar el jueves. Este jueves me tiene me tuve que venir con un familiar aquí una cita médica a Bogotá. Nos vinimos a las 4 de la mañana para llegar a cumplir la cita aquí a las 8:30 y llegamos a las 9:30. Se perdió la cita, se perdió todo. Entonces, ¿por qué? Por culpa de los trancones. Entonces, definitivamente tomemos conciencia de esta obra de gran importancia para el beneficio de la comunidad, de nuestra comunidad. Sí, venimos a decirle, venimos a decirle que sí apoyamos este proyecto desde todo punto de vista. Una feliz tarde para todos. Muchas gracias. Muy amables.</p>
73	 PABLO BUSTOS SANCHEZ	Presencial	<p>Cordial saludo a todas y todos conciudadanos, conciudadanas. Eh, gracias por esta prueba de resistencia en que se ha convertido esta audiencia pública ambiental, que no es otra cosa más que una audiencia pública ambiental, que una consulta popular sobre la viabilidad o aceptación por parte de la comunidad protagonista de esta audiencia, si aprueba o no aprueba la construcción y remodelación del auto norte. Esa es la pregunta. Esta audiencia es apenas informativa para el ANLA, pero hemos oído una a una sin cesar más del 97% de las intervenciones presenciales y virtuales, aceptando incondicionalmente el proyecto ya presentado y mejorado por el concesionario. Por eso digo que no refiere a una audiencia sin una consulta popular la expresión de la voluntad ciudadana. Hay estudiantes que inclusive han radicado cientos de firmas en esa misma tarea y propósito. Y lo que quería señalar también es que fue claro cómo la Alcaldía de Bogotá le cumplió al proyecto y a la ampliación de la autopista. El balón está en manos del ANLA para que con sus criterios técnicos, con sus criterios jurídicos digan si este es un proyecto también donde la</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>potencia mundial de la vida se expresa en el mejoramiento de dos condiciones fundamentales que expresan el contenido y los pilares de la determinación política nacional. Y este ha sido un proceso incluyente. Felicitamos a todos los sectores sin diferencias de partidos políticos y de la polarización creciente del país, porque han expresado todo su simpatía, todo sin excepción, con algunas diferencias para mejorar de acuerdo con los requerimientos válidos que eventualmente haga la el ANLA. Y eso está bien porque está la disponibilidad manifiesta de el mismo contratista y de la comunidad de servir como vigilante y garante de esas compromisos y de esas exigencias y de la razonabilidad de las mismas por parte del ANLA. Pero no podía cerrar esta intervención para decir que es que la otorgamiento de esa medida, de esa licencia, constituye una medida de compensación y de reparación humana y ambiental. 30 segundos para decirle que cada estudiante ha perdido no menos de 15 no menos de una de 15 días al año en un bus. Si cuentan 10 años de educación, serán 150 días que han perdido en un bus en el mayor tiempo de permanencia en la Autonorte. Así las cosas.</p>
74		Presencial	<p>Primero que todo, por favor, antes de que pasen el video, les agradezco mucho la intervención. Yo como representante del barrio Canaima, del sector comercial, apoyamos inmensamente que se haga el proyecto de la autopista Norte. Es una necesidad latente. Aquí todos los hemos expuesto. Necesitamos ya urgente ese proyecto. Estamos en Mora hace más, yo creo que de 20 años de haber ejecutado esta obra, pero nunca es tarde y es el momento para hacerlo ya. Lo único que tengo son dos observaciones al proyecto que los invito a todos a que por favor vean este video. Si me ayudan, por favor. Gracias. (Transcripción del video) "El canal Torca o San Antonio es un corredor verde que</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024
		Versión: 7
		Código: PC-FO-03

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
	JHON CARDENAS		<p>comienza en la calle 170 con avenida 15 y avanza en diagonal hacia el norte. A lo largo de su recorrido, sus rutas y ciclorutas conectan diferentes sectores de Bogotá, integrando oriente occidente y norte sur. Por eso buscamos darle continuidad que el puente peatonal proyectado para la calle 197 se traslade a la calle 129, donde aún están las bases del antiguo paso que unía la vereda con la avenida Polo. Esto permitiría llegar hasta la carrera 57 y enlazar con la Boyacá, conectando también los municipios de la Sabana Norte con la cicloruta del norte hacia el sur, un corredor verde que une movilidad, naturaleza y ciudad". Gracias. Nuestro aporte para el proyecto es que por favor tengan en cuenta la reubicación del puente que tienen proyectado en la 197, lo corran a la calle 199. Imagínense en ese e esa imagen de la calle 80 con Boyacá, ese puente peatonal y de ciclorruta, donde conectemos la la cicloruta que viene de la calle 170, salga a la calle 199, conecte la cicloruta que ya tienen proyectado, que ya está construida sobre la autopista norte y continúe por la calle 201 a bajar a la avenida Boyacá y continúe ese ciclorruta. Todas las personas que están llegando a vivir en la mayoría del proyecto de Lagos de Torca están llegando es sin vehículos, sino ciclovía, ciclas, caminando o en patinetas eléctricas. Las personas que están llegando o que ya vivimos en este momento en Canaima, la mayoría nos pasamos en transporte público o en bicicleta o en patinetas porque es la manera más rápida de moverse por la ciudad. El caos de la autopista norte tener el vehículo privado, evidentemente es un inconveniente. Este este aporte que hacemos de la cicloruta, conectamos la ciudad con obras que ya están construidas en el en el distrito, que se empalmarían con las obras que viene de parte del concesionario. Es un aporte a la ciudad, es un aporte a la vida. El tema medioambiental ahí sería fabuloso porque aportamos para que la gente utilice esa infraestructura de ciclovías. Esa es nuestra petición.</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>La segunda petición que le que que traigo para acá, es el tema de los retornos. Los retornos están muy lejos. Va a generar siempre va una congestión siempre sobre la autopista Norte. Invito al concesionario a que revise el contrato de parte de la ANI para que sean se aumenten el número de retornos. Muchas gracias a todos. Dios los bendiga.</p>
75	 YEISSON FONSECA	Presencial	<p>Buenas tardes para todos. Un cordial saludo. Eh, bueno, eh, ya sabemos todos estamos acá por un motivo muy importante y es por la ampliación de la autopista norte. Eh, como promotor de la bicicleta desde hace alrededor hace 5 años llevamos turistas eh a la región del Valle de Tensa, también soy un líder del Valle de Tensa presente. Eh, es importantísimo también la ampliación de la autopista Norte en el tramo pues que hace falta ciclovía desde terminal del norte al peaje Los Andes. No hay una un tramo, sino que tiene que los ciclistas, tenemos que los ciclistas ingresar a la vía principal y no hay no hay un respeto por el ciclista de unos 1.5 m. Entonces es importantísimo ese esa acotación en que pues tanto también ahora en temporada eh se incrementan los viajes como todos lo sabemos. Entonces es necesario esa esa intervención, además también de de nombrar que también la concesión eh ruta Bogotá Norte eh también se ha vinculado a este a estos eventos que hacemos cada año con el fin de eh de fomentar también el turismo en la región del Valle de Tensa. Entonces es importante también de que pues en en los medios de los sistemas del transporte alternativos eh incluir la ciclovía, que es muy importante. Ah, bueno, entonces, pues yo sé que la unión hace la fuerza y esperemos que no podemos dejar escapar, no podemos dejar escapar esta gran oportunidad que tenemos el día de hoy de que la ampliación a la autopista norte va a ser una realidad.</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
76	<p>LUIS FERNANDO CORTAZAR RAMIREZ</p> 	Presencial	<p>Buenas tardes. Mi nombre es Luis Fernando Cortázar. Vengo de las bella ciudad de Zipaquirá. Qué bueno que hay gente representante de esa bella ciudad. Hace 7 años vivo allí. Me mi actividad principal es la actividad inmobiliaria y voy a referir solamente dos casos que siendo uno en sentido Bogotá Zipaquirá, y otro en sentido contrario, pero que ilustran perfectamente lo que pasa. Una persona que vivía en la 134 trabajaba en Zipaquirá y se demoraba 2 horas de ida y 2 horas de vuelta. se desesperó, terminó arrendando en Zipaquirá porque trabajaba allí y hoy en día compró y una persona que había comprado y sobre la base de que el costo de la vivienda en Zipaquirá es en promedio un 40% menos que en Bogotá, compró muy emocionada su vivienda y se desesperó de las 2 horas de ida y 2 horas de vuelta terminó devolviéndose, regalando el apartamento y sufriendo un daño patrimonial. Para para empezar quiero indicarles eh que nosotros siempre debemos mirar la historia no solamente para saber el tiempo transcurrido, sino para saber si hemos avanzado. Dos referencias. La primera, el punto geográfico, que es el el puente del común a la entrada de Chía fue construido en 1792 y la autopista se terminó de construir, como la conocemos en 1956. Quiere decir que el próximo año se cumplen 70 años y el tramo que estamos discutiendo hoy en día que son 50 cuadras sumando 50 al otro lado 100 cuadras llevan 70 años siendo lo mismo cuando el desarrollo de la de la región es totalmente diferente. Dos datos, entre los censos del 2005 y 2018. La zona de Sabana Centro con los seis principales municipios allí creció el 38% entre el 2005 y el 2018. Creció más que Cundinamarca y creció mucho más que que Bogotá, que creció el 8%. Ya para terminar me llama la atención que aquí estamos dispuestos en la mesa, a un lado la autoridad y al otro lado el concesionario como si fuéramos contrincantes. Yo creo que esto es un tema que nos compete a todos porque todos estamos en el mismo barco. Qué bueno que dentro</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>de un tiempo los podamos ver en la misma mesa intercalados y solucionando, porque no es posible que después de 70 años no tengamos los elementos para indicar que hay una solución ambiental, pero que tenemos que darle una respuesta a la comunidad en general. Entonces, sí, a la ampliación de la autopista norte y que no demos reversa y que se nos quede en un sueño que no vamos a ver cumplido. Muchas gracias.</p>
77	 EDWIN CHIRIVÍ	Presencial	<p>Muy buenas tardes, muchas gracias por darnos este espacio. Yo quiero referirme hoy en nombre de la Cámara Colombiana de la Construcción en su regional de Bogotá y Cundinamarca para expresar desde este primer momento un sí, un apoyo y un apoyo irrestricto a la importancia de este proyecto. Consideramos desde Camacol definitivamente que esto no es solo movilidad, no es solo competitividad, no es solo bienestar, sino definitivamente es la forma de transformarla la vida como estas cuatro o 5 horas de audiencia continua nos han dejado saber. Déjenme les doy algunos datos que consideramos relevante. En los últimos 6 años se han lanzado en la zona conexa con la ampliación de accesos norte 184 proyectos de vivienda. 62,000 unidades de vivienda han llegado a la zona. Cerca de 240,000 personas nuevas han venido nutriendo la necesidad de una mejor movilidad y por tanto cada nueva vivienda que se construye llega a incrementar esa naturaleza de demanda de movilidad que hace una de hace que el proyecto sea definitivamente cada vez más importante. Pero también importante contarles que desde nuestra lectura este proyecto es fundamental para cerrar el eje norte de nuestra ciudad con desarrollo urbano formal, con mejor movilidad, con infraestructura, con equipamientos, con espacio público en el marco de los proyectos que actualmente se desarrollan. Pero lo segundo, tenemos actualmente 43 proyectos de construcción de edificaciones en su fase de construcción. Día a día</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024
		Versión: 7
		Código: PC-FO-03

No .	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>cerca de 25,000 trabajadores se desplazan, muchos de ellos con unas condiciones precarias en términos de movilidad y que se acentúan claramente a poder a la hora de no poder movilizarse desde sus lugares de residencia hasta sus lugares de trabajo. 25,000 personas solamente que trabajan en obra. Pero sumando a eso, desde luego, el resto de toda la cadena de valor. 34 subsectores se ven afectados por la parálisis y la demora de poder desarrollar proyectos a una mayor velocidad con un mejor una mejor autopista y una mejor movilidad. Pero quiero usar estos 30 segundos que me quedan para también hablarles como padre de familia. Yo tengo un niño de 4 años y medio. Hace un año nos levantábamos a las 6:30 de la mañana para poder llevarlo al jardín. Ahora estudia en un colegio de la zona y nos levantamos a las 4:30 de la mañana y llega probablemente a las 5 de la tarde absolutamente agotado. Luego ya hemos perdido al menos 3 horas de calidad de vida en un niño que requiere mucha atención. Como padre de familia y como representante del sector damos un sí definitivo al proyecto.</p>
78	 HORACIO ESTRADA	Presencial	<p>Buenas tardes. Muy buenas tardes para todos y para todas. Gracias a la ANLA por escuchar la comunidad. Han visto, evidentemente, que hay una gran mayoría que quieren la zona norte de Bogotá. La autopista hay que construirla. Una cosa es hablar y otra cosa es vivir, como viven miles de personas los trancones, todo el tema de las inundaciones, quienes vivieron las inundaciones, fue terrible. Ni siquiera el distrito podía solucionar un problema tan grave. Ahora aquí ya hemos visto los jóvenes, los niños, que se la pasan dos y tres horas en el bus. Aquí vemos como la comunidad se ha expresado y ha pedido de forma encarecidamente que se debe aprobar la licencia ambiental. Aquí se encuentran quienes van a construir y también han resultado, han escuchado las comunidades para la conexión ambiental. Hoy vemos</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024
		Versión: 7
		Código: PC-FO-03

No .	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			que hay, no se ha hablado de una cosa muy importante. Debe haber una prioridad por parte de los constructores, de las personas con discapacidad. Hay que buscar que tengan el mejor espacio dentro de esta gran obra. Por eso yo les pido nuevamente a todos ustedes funcionarios que de golpe pueden vivir con sus hijos en los colegios para acceder en este sector, que de carácter urgente se le dé prioridad a la licencia ambiental, sí, a la autopista norte. No más trancones, no más inundaciones, no más tiempo perdido, más calidad de vida. Queremos un futuro para nuestros jóvenes, para nuestros adultos mayores. Y nuevamente estos funcionarios sé que son jóvenes que quieren un buen futuro para sus hijos. Estoy completamente seguro que todos ustedes tienen hijos y no quisieran vivir el martirio que se vive a diario en la autopista norte. Yo lo vivo porque conozco la localidad, porque de la 183 a la 245, en una hora normal podemos tirarnos de 2 a 3 horas. Y a esto súmelo la inseguridad, porque cuando hay falta de iluminación, cuando hay trancones, aprovecha la delincuencia. Mil y mil gracias. Que Dios los bendiga y que la licencia sea una realidad para todos los ciudadanos.
79	 OSCAR RIAÑO	Presencial	Bueno, muy buenas tardes para todos. Mi nombre es Óscar Riaño. Hoy vengo como ciudadano acá a la audiencia. vivo en el municipio de Chía, llevo más de 20 años viviendo ahí y pues hoy vengo a hacer como el resumen de todo, pero desde la conciencia. Eh, he sido eh ciudadano que ha vivido los trancones, que ha estado 2 horas de allá para acá, 2 horas de aquí para allá. De hecho, hoy fue una prueba viviente, 3 horas para llegar acá. Entonces, hoy quiero que las entidades y ustedes que están ahí, ya hemos escuchado mucha información, pero quiero que reflexionen de algún momento que les haya pasado a ustedes eso, ¿no? Si no les ha pasado a ustedes a sus familias, si no les ha pasado a ustedes algún conocido, pero también hay que tener la conciencia

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024
		Versión: 7
		Código: PC-FO-03

No .	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>de que es una transformación y la transformación se da a través de un cambio profundo y de decisiones. Si seguimos dilatando, como lo decían los los ponentes, no vamos a llegar a ningún resultado. Creo que estamos acá reunidos por un fin común y un propósito. Y creo que la decisión pues ya es más de que se firme y se realice. ¿Por qué? Porque o si no va a pasar todo lo que pasa en el país, izquierda, centro, derecha y nunca se soluciona nada. el tema con acciones y también hay que mirar cómo se afecta el tema financiero, no solo de ustedes como inversores, no solo ustedes gestores del proyecto, pero cuánto no gasta en dinero una persona que de pronto tiene que otro transporte para llegar a su casa, que de pronto pierde el trabajo, porque soy testigo de eso, gente que llegaba tarde, compañeros, a sus trabajos y lo perdieron. La parte de la salud, tal vez un familiar que esté a 3 horas en una ambulancia y quedó ahí. Entonces, es un tema de conciencia sin eh no afectar el tema ambiental. Creo que es una unión, una sinergia metabólica. Creo que si todos combinamos pues esas ideas eh se va a desarrollar. Hay que tener en cuenta que solo de Chía son más de 35,000 a 40,000 personas que entran a diario acá al acá a la ciudad y viceversa en la noche. Entonces, como lo decía otro ponente, no podemos tener más de 12,000 horas en el año eh estando en un bus. Entonces es un proceso de conciencia que sean reflexivos, pero que se tome la decisión y que no quede pues solo en palabras y que tengan presente que como nos puede pasar a muchos de nosotros o nos ha pasado, a ustedes también les puedo haber pasado y hay que tomar pues la decisión para tener pues ese objetivo y llegar a desarrollarlo. De mi parte eh también tomo una para finalizar una parte de una ponente, el tema de la salud mental. Eh, se causó un tema de estrés, ansiedad, depresión. Soy especialista en ese tema y pues todo esto conlleva lo de una decisión a que se afecte en muchos campos.</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			Entonces, sí a la aprobación, sí al proyecto y unidos somos más. Muchas gracias.
80	 LUIS ERNESTO CHONA MORENO	Virtual Teams	<p>Bueno, muy buenas tardes para todos. Eh, estaba programado para eh participar de manera presencial. Lamentablemente, como lo dijo el compañero que acabo de pasar, eh ojalá pueda pasaran un dron y revisaran la autopista norte desde las 116 en adelante. Casi imposible. Llegué aquí a mi hogar en la 187. Soy vecino de la zona. Eh, una hora y 45 minutos en 10 cuadras es imposible. Mi nombre, pues como ya lo dijeron, mi nombre es Luis Ernesto Chona, soy ingeniero ambiental y sanitario de la Universidad de la Salle, vecino de la zona. Eh, no y agregar más cosas a todo lo que se ha escuchado y a todo lo que han dicho, eh, pues es casi eh no objetivo. Solo quiero agregar algo presente. Eh, la ampliación de la autopista generará un progreso y un desarrollo incalculable para para el norte de Bogotá. Eh, entramos en la etapa del modernismo. No es la primera vez que en Colombia eh se harán pasos elevados para protección de lagunas, lagos, humedales. Como ingeniero ambiental sé que cualquier obra eh así como requiere sacrificio, así como requiere mitigación y control, generar algún tipo de impacto, pero esos impactos son controlables y llevados a un fin eh donde ninguna especie podrá eh verse agredida de la manera como de pronto he escuchado o se han escuchado o se ha leído en en artículos. Eh, la construcción de los pasos elevados y la construcción de los Box Culvert eh, en realidad lo único generarán es protección para para los humedales. Eh, algo importantísimo, generación de empleo. Eh, si vemos ahorita la construcción del metro, ¿qué cantidad de gente trabajando? Dar la oportunidad para que la gente trabaje, para que la gente vea el progreso en la ciudad. Nosotros hablamos de que Bogotá tiene como 8 millones de</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			habitantes. Para los que conocemos en realidad y los que nos movemos en Bogotá, yo creería que estamos hablando de más de 10, 11, 11 millones de habitantes. ¿Dónde vamos a meter tanta gente si no podemos extendernos, si no tenemos vías de acceso? Eh, la autopista. Soy un usuario normal de la autopista casi todos los fines de semana practico mi bicicleta eh eh recorridos hacia el norte, hacia Hierbabuena, hacia Sopó. Qué bueno poder tener una ciclovía, no solamente en el costado occidental, sino en el costado oriental. Entonces, soy profesionales ambientales que sí está de acuerdo con el progreso y sí está de acuerdo con la ampliación de la autopista. Por favor, señores de la ANLA. Eh, todos los eh impactos ambientales son mitigables, todos. Eh, pongámonos la mano en el corazón y ayudemos a toda una comunidad en el norte de Bogotá. Muchísimas gracias.
81	 GERMÁN EDUARDO JIMÉNEZ G	Presencial	Gracias. Buenas tardes. Eh, mi nombre es Germán Jiménez. Yo soy coordinador de la maestría en Restauración ecológica de la Universidad Javeriana, eh, y del semillero en manejo y conservación de fauna silvestre. Llevo 30 años trabajando en manejo y conservación de fauna silvestre y últimamente he estado trabajando en modelamiento, simulación de escenarios para la conectividad para la fauna silvestre. Eh, estoy aquí porque se me pidió un concepto técnico sobre el tema de la conectividad eh relacionada con este proyecto, pero también de la mejor propuesta o apuesta en un escenario o escenarios de conservación para el proyecto. también eh encuentro varias cosas aquí. Pues yo no voy a hacer un desarrollo técnico de las cosas, simplemente voy a traer a colación algunas ideas y voy a hacer algunas preguntas, es decir, voy a hacer algo de pedagogía y una clasecita de menos de 2, 3 minutos. Entonces, primera cosa, si nosotros nos devolvemos unos 150, 200 años en el tiempo, ¿cuál creen ustedes que va a ser el escenario aquí? El

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024
		Versión: 7
		Código: PC-FO-03

No .	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>escenario pues va a ser el escenario ideal para la flora y para la fauna de aquí, pero eso ya no es realidad, eso no es cierto, es un hecho ya que existen unas obras de infraestructura que han venido generando obviamente unos impactos y la fauna y la flora han tenido que acomodarse a esos escenarios. Como han tenido que acomodarse, hay que ofrecerles ahora la mejor alternativa desde la perspectiva de manejo y conservación de los recursos naturales. Yo he escuchado aquí mucho unas visiones, otras visiones alrededor del tema, pero lo que me dicen por lo menos los últimos 30 años de trabajo con especies de fauna silvestre es que la fauna silvestre se acomoda, la fauna silvestre responde y muchas de las especies que hay nombradas aquí son especies que se adaptan muy fácilmente a nuevas condiciones de cambio en los hábitats. Entonces, digamos que viéndolo desde esa perspectiva, muy probablemente si miro el escenario de todo de todo lo que ocurre aquí ambientalmente, ¿cierto? Esto ya está fragmentado hace mucho tiempo. Hace mucho tiempo no existe conectividad entre muchos de estos ecosistemas. A pesar de que digamos que cuando salimos aquí a La Sabana se ve todo muy bonito, aparentemente se ve funcionando muy bien y resulta que no es así. Hay muchas cosas que no están funcionando en ese orden de ideas. un proyecto que hace una propuesta, y eso es lo que coloco en el informe técnico, un proyecto que nos hace una propuesta de conectividad y en la en esa propuesta de conectividad viene amarrado, por así decirlo, un bienestar para la fauna y para la flora. Para mí funciona bien. ¿Por qué? porque es una primera apuesta que le estamos haciendo con el proyecto. No vamos a resolver todos los problemas ambientales que tiene Bogotá, no vamos a resolver todos los problemas ambientales que tiene Cundinamarca, pero sí vamos a empezar seguramente a generar algunas acciones que permiten llegar a soluciones futuras y si a eso le</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>conectamos el bienestar de las personas, pues las dos cosas funcionan mejor. Hoy en día las personas están sufriendo y la fauna y la flora están sufriendo. Entonces, si restablecemos la conectividad, cualquiera que sea la medida arrancando, va a ser una medida buena, va a ser una medida positiva tanto para la fauna, para la flora, como para las comunidades humanas. Necesitamos llegar seguramente a un escenario en donde debemos equilibrar las cosas. Muchas gracias. Muchas gracias.</p>
82	 NOHORA ISABEL MORALES GARCÍA	Presencial	<p>Buenas tardes eh a todas y a todas. Eh este espacio eh me parece muy importante para poder alzar la voz de la educación. Eh, como pues es un escenario donde podemos mirar la relación que tiene la infraestructura con el desarrollo del conocimiento. Eh, pues es una mirada muy rápida, pero significativa eh para todos nosotros. Como educadoras siempre he creído que el verdadero progreso de una sociedad se mide por la facilidad con la que los ciudadanos pueden acceder al conocimiento. Cuando una ciudad no garantiza acceso seguro y equitativo, se está generando escenarios de desigualdad. Lamentablemente, eso es lo que hemos visto durante años en el norte de Bogotá, un desarrollo urbano acelerado, pero sin caminos seguros para acceder al conocimiento. Trayectos llenos de obstáculos, congestión, desorden, falta de transporte público, dificultad importante en la movilidad. Acceder a la escuela como un espacio para la socialización y el conocimiento es una acción cultural necesaria y cotidiana en las familias. De ahí la responsabilidad social de garantizar una trayectoria, un recorrido amable, seguro, construyendo entornos pensados para el bienestar. Los proyectos de accesos deben ser priorizados y entenderse como algo más que una obra vial. Es realmente la búsqueda de la ciudad que queremos construir, una ciudad con acceso a una movilidad segura, garantizando una educación sin</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			barreras físicas ni sociales, con crecimiento educativo, económico también y por supuesto preservando nuestra riqueza natural y ambiental. Durante años los servicios educativos, las rutas escolares y las oportunidades de formación se han concentrado en zonas de mejor conectividad, lo que lleva a que seamos una ciudad desigual, porque la ubicación determina el acceso y la calidad al aprendizaje. El conocimiento no debe ser un privilegio geográfico. Por lo tanto, cada kilómetro de vía segura es consolidada como una política educativa. Cada docente y estudiante que cuenta con estos accesos seguros, con una movilidad digna y responsable, llegará tiempo a su institución, garantizando el cuidado del sueño, evitando madrugadas exageradas y así garantizar mejores e h posibilidades de aprendizaje.
83	 JOHN OTÁLORA	Presencial	Eh, buenas tardes, ciudadanía. No sé si 3 minutos sean suficientes para explicar o para indicarles a ustedes 40 años de drama que nosotros como comunidad hemos tenido. Para nosotros como comunidad es un honor que las autoridades nacionales, distritales, locales y sobre todo la ANLA esté aquí. Lo que ustedes han escuchado eh durante todo el día y la audiencia anterior y van a seguir escuchando y están escuchando es un clamor de las comunidades. Eh, y ese honor para nosotros que ustedes estén aquí en nuestro territorio es nuestro sentir. Voy a empezar con dos expresiones coloquiales: el agua al cuello y el cuello de botella. Eh, mi nombre es Johon Taloramque, soy vicepresidente de la Junta de Acción Comunal del barrio Canaima. Canaima está ubicado en la 195 con autopista norte, exactamente en el punto medio de dos partes y ahí confluye lo que algunas personas saben eh, y estamos hablando de los Países Bajos como el punto medio. Es decir, que nosotros como comunidad estamos 15 cm las vías principales abajo del canal y el vallado. Lo que ustedes han visto por

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>televisión y las escenas que nos mostraban hace poquito donde una persona estaba parada en un carro, nosotros durante 40 años los vivimos, lo estamos viviendo. Año a año. Las autoridades nos han tenido que traer las ayudas, las colchonetas y todo lo demás a efectos de que podamos mitigar ese tema. Y a ellos se le suma el cuello de botella. Es decir, que son dos dramas que todos ustedes han hablado aquí y que nosotros le decimos solamente a la comunidad, por favor, levanten la mano quien nos quiera dar a nosotros como comunidad y a ustedes una oportunidad de mejoramiento, de calidad de vida. Señores ANLA denos por favor esa oportunidad para nosotros mejorar la condición y la calidad de vida. Eh, simplemente es si estamos de acuerdo. Apoyamos la ampliación de la autopista norte. Creo que en este momento están conciliadas las dos propuestas, es decir, escuchando aquí las intervenciones y una intervención que a mi juicio fue muy interesante, la de la que me antecedió el señor Germán, indicaba que todos los estudios técnicos y el proyecto que presentó perfectamente eh coinciden con lo que esta audiencia está pidiendo. Muchas gracias.</p>
84	 SANTIAGO GOMEZ	Presencial	<p>Muy buenas tardes. Soy Santiago Gómez, subgerente de la seccional Bogotá, Cundinamarca, Boyacá, de la ANDI. Desde este capítulo regional de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia representamos a 600 empresas y de 23 sectores que aportan cerca del 50% del PIB de Bogotá, Cundinamarca y Boyacá. Y quiero comenzar explicando por qué estamos completamente a favor de este proyecto. Pues la vida no se puede ir en un trancón. Ni la vida de los trabajadores que recorren la sabana para llegar a Bogotá, ni la de las empresas que dependen de la movilidad para ser competitivas, ni la de nuestros ecosistemas que también se deterioran cuando la congestión se vuelve permanente. La autopista Norte es un corredor estratégico para la economía nacional. Bogotá y</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024
		Versión: 7
		Código: PC-FO-03

No .	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>Cundinamarca movilizan el 30% de toda la carga del país y solo por la autopista norte ingresa el 21% de los camiones de carga de Bogotá, transportando bienes esenciales que abastecen a millones de personas. La realidad es innegable. La autopista Norte está funcionando por encima de su capacidad. Los tiempos de desplazamiento se vuelven impredecibles para conductores de carga, empresas, empresas de distribución y miles de trabajadores que llegan agotados antes de empezar su jornada. Y esa congestión también impacta el ambiente, más frenadas, más emisiones, más material articulado, más ruido. Por eso la ampliación es una intervención urgente para la región, pero es igual de importante una claridad: la movilidad y el ambiente no son fuerzas opuestas. Hoy tenemos el conocimiento y la tecnología para hacer obras viales con criterios de sostenibilidad. Este proyecto incluye restauración ecológica en zonas degradadas, drenajes ampliados para restablecer la competitividad, la conectividad hídrica y pasos de fauna. Si estas medidas se ejecutan con rigor, pueden mejorar no solo la movilidad, sino la resiliencia ecológica del territorio. Nuestra sabana de Bogotá es pujante, innovadora y productiva, pero para que siga siéndolo, necesitamos infraestructura que acompañe este crecimiento. Desde la seccional ANDI reafirmamos nuestro compromiso con un desarrollo equilibrado, con una movilidad que funcione, con ecosistemas estratégicos que jueguen el rol de reguladores climáticos y garanticen la seguridad hídrica y con una ciudad región que pueda seguir creciendo sin que la congestión detenga su potencial. Apoyamos este proyecto porque mejorará la calidad de vida de las personas y la eficiencia de las empresas y es clave para que esta región siga siendo el motor económico de Colombia. Estemos todos del lado correcto de la historia. Sí se puede. Sí se puede. Sí se puede. Muchas gracias. Gracias. Eh, les queremos hacer nuevamente la solicitud. Las personas que están</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

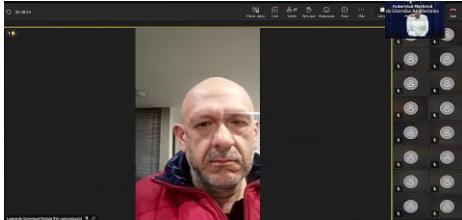
No	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			inscritas para intervenir, por favor se acercan a la mesa y ratifican su presencia, pero además si tienen presentaciones las hacen llegar al equipo. Muchísimas gracias.
85	 MIGUEL ANGEL PAREDES	Presencial	Buenas tardes, señoras y señores, señores de la ANLA, Agencia Nacional de Licencias Ambientales, Grupo Constructor y Concesión. Voy a hacer un recuento breve de mis últimos 30 años viviendo aquí en Bogotá. En el año 95 empecé a trabajar entre en la zona industrial de Cajicá, entre Cajicá y Zipaquirá, con la empresa que empezó en ese año la concesión Devinorte. A lo largo de esos años vi el desarrollo de la autopista norte después del peaje. Estaba feliz, contento porque la obra obviamente todos conocemos Devinorte quedó divinamente. No es por nada, no es porque haya trabajado allá, pero quedó muy bien. Entonces, yo me pregunto, ¿por qué no se pueden poner de acuerdo ustedes, los de la ANLA, los del grupo constructor? Revisen cualquier inconveniente que tengan, que el los cuerpos de agua, la flora, la fauna hay que protegerla, pero no podemos seguir calándonos, mamádonos, aguantándonos estos trancos tan tenaces. A lo largo del tiempo, en el año 98, me casé. En el año 2005, mi hijo se lo metía a un colegio del norte en la 193 y cuando lo dejaba la ruta tenía que madrugar mucho, o sea, tenía que salir mucho más temprano para poder traer al muchacho al colegio. Fue creciendo, tenía que escaparme de la zona industrial de Cajicá para venir a recogerlo, para llevarlo a las actividades extracurriculares del fútbol y demás. y no podía llegar a tiempo porque tenía que calarme una hora, 2 horas de trancón ahí en la autopista norte y todavía seguimos en el mismo trancón. No hay derecho a que las alcaldías anteriores e en todos estos últimos 20 25 años hayan intentado ampliar la autopista. Si se puede hacer una concesión como la de Norte, si se pudo hacer ahora llamada accesos norte uno, ¿por qué no podemos

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024
		Versión: 7
		Código: PC-FO-03

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>hacer esta otra? De verdad que no podemos seguir aguantando ese trancón. Vivo acá en Mazurén, a 5 km de acá. Cuando me vine al mediodía me gasté hora y 20 para recorrer 5 km. Es inadmisible, es inaudito, de verdad. Yo los invito a ustedes a que se sienten, a que conversen, a que miren, a que encuentren la manera de que podamos desarrollar esta obra. No es un capricho personal, no son egos de cada uno de las partes, no, no puede ser los egos, tiene que ser el desarrollo de Bogotá. Esta es una ciudad que tiene 8 millones de habitantes y y no podemos pasar tanto tiempo desperdiciado ahí entre entre el carro que como decía la psicóloga hace un rato pierde uno la calidad de vida, se desespera, entonces, señores, los invito a que se sienten con el grupo constructor, con Hola, con ustedes los de la ANLA y la comunidad seguir respaldando esta obra. Sí podemos hacer la ampliación de la autopista norte desde la calle 191 a la 245. Muchas gracias.</p>
86	 JUAN CARLOS SAMPER	Presencial	<p>Mi nombre es Juan Carlos Samper, soy empresario. Eh, toda la vida he tenido que recurrir a la autopista norte. Hoy, particularmente, les quiero contar lo mismo que le pasó a todo el mundo para poder llegar acá hora y media. Eso no tiene ninguna presentación. Entonces, quiero empezar. Mi presentación es relativamente corta, eh, y quiero partir de una serie de hechos. El primero es que creo que no actuar en este momento. La infraestructura de 1956 hoy ya no responde a las necesidades. Eso ustedes tienen que ser perfectamente conscientes. 400,000 viajes diarios en promedio, 1.3 millones de viajes los fines de semana y cuando hay puentes y más de 4,000 estudiantes que están en la olla cada vez que esto se inunda o pasa cualquier cosa. Eso no tiene ningún sentido. Señores, la solución hidráulica, la realidad versus la teórica de los ambientalistas. La realidad es que hoy la capacidad actual es de 9 m², es la capacidad actual. Mover esto a 116 m³, esto realmente cambia completamente el ecosistema. El</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024
		Versión: 7
		Código: PC-FO-03

No .	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			aumento es 12 veces en los flujos de agua y de fauna. Entonces, el cuento de que la fauna se va a acabar por esto, eso no es real. Esto nos va a llevar a una posición completamente diferente. Señores, se van a construir cinco pasos de fauna exclusivos. La reconexión efectiva entre los cerros orientales y el río Bogotá. Hay una compensación ambiental de más de 100,000 individuos forestales y señores, esto no se va a construir, o sea, como ustedes se dan cuenta, se va a construir con residuos reciclados de llantas, o sea, eh no hay un impacto ambiental real y esto hay que tenerlo en cuenta. Otro, mucha gente dice, "No, construyámoslo elevado." Señores, los estudios dicen claramente que el tubo de tibitón de 2 metros de diámetro, el riesgo que tenemos es impresionante donde eso se decide hacer, como lo han planteado los ambientalistas y la y muchas de las personas. Tranquila que no va a llegar. Eh entonces, tengan en cuenta esto, por favor. pensar en hacerlo elevado es perfectamente ilógico. Y lo otro, hay tres cosas importantes. El primero, hombre, vamos a reducir en 45 minutos los trayectos entre Bogotá y La Sabana. Lo segundo, vamos a generar más de 35,000 empleos y lo tercero, 10 nuevos puentes peatonales y más de 21 km de ciclorutas y andenes. Esto es una realidad y ustedes no pueden en este momento desconocer que la calidad de vida de los bogotanos puede cambiar por la decisión que ustedes tomen. Ahora bien, lo más importante, el riesgo patrimonial que tiene Bogotá, si ustedes no aprueban esto, es de cerca de 1.8 billones. Ese es el posible detrimento. Entonces, sí, a la ampliación de la autopista norte.
87		Virtual Teams	Muy buenas tardes. No al populismo ambiental, sí al control riguroso y responsable. Soy Leonardo San Miguel, honorables miembros de la mesa, comunidad general. Comparezco como comprador del proyecto Lagos de Torca, vecino del sector y también como expersonero local de Suba. En este doble condición, me permito hablar como beneficiario directo del

No	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
	 LEONARDO SANMIGUEL ROLDÁN VIRTUAL		desarrollo urbano, al mismo tiempo como servidor público que ha acompañado durante años a las comunidades afectadas por decisiones en materia de movilidad, uso del suelo e infraestructura. Desde esa experiencia rechazo el populismo ambiental que convierte este tipo de debates entre trincheras ideológicas y de un control ambiental serio. Eh, propongo un control ambiental serio, técnico y exigente que proteja derechos sin condenar a la ciudad al colapso de la movilidad. En Suba conocida de primera mano lo que ocurre cuando el crecimiento urbano no va acompañado de la infraestructura necesaria. Aumentan los tiempos de desplazamientos de manera insostenible, se deteriora la convivencia ciudadana, crece la informalidad en el espacio público. Se rompe con la alza de la ciudadanía en las instituciones, se rompe la confianza. Esta experiencia me permite comprender que más que bloquear y dilatar indefinidamente proyectos estratégicos sin medir sus efectos reales sobre la vida diaria de la de las personas termina siendo profundamente regresivo para quienes más dependen del transporte público y la infraestructura vial. Este proyecto acceso norte fase 2 que incluye lo que ya conocemos las horas de la 191 a 245 de la carrera séptima y el la la perimetral de Sopó es una pieza clave para garantizar la movilidad del norte y la viabilidad del desarrollo como lagos de Torca. Al mismo tiempo se articula con avances como la avenida Boyacá entre la 183 y la 200, cuyo progreso muestra que el desarrollo vial ya está en marcha y requiere coherencia y continuidad, no decisiones aisladas sometidas a presiones coyunturales. ¿Por qué importará la coherencia? Invertir en fragmentos de infraestructura que no genere valor integrado es incierto. La avenida Boyacá acceso norte fase dos es una inversión parcial que nos cierra círculos viables principales. Lagos de Torca no es un futuro, es el presente. Lagos de Torca no es un proyecto futuro. En realidad,

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			actualmente ya recién cientos de familias, aproximadamente 2500 personas ya habitan en estas zonas con como bien lo nombraban anteriormente. Esas familias han realizado inversiones significativas, ahorros de vida, créditos hipotecarios y se encuentran especialmente vulnerables a cambio de condiciones de movilidad y de su entorno. Para esta familia, la licencia ambiental de accesos a la fase norte dos no puede ser un simple trámite ni un escenario de discursos efectivistas, sino una verdadera garantía de que el proyecto se ejecutará con criterios de oportunidad, transparencia y protección de derechos, tanto ambientales como sociales. Queremos garantías concretas, calidad en el entorno residencial, medidas de contención y mitigación frente al ruido, contaminación, afectación de paisajística y reforestación compensatoria. Muchas gracias.
88	 JUAN CARLOS SUÁREZ ORTIZ	Presencial	Bueno, buenas tardes, mi nombre es Juan Carlos Suárez. Yo creo que se ha dicho todo. Entonces vengo a dejarles una reflexión a los equipos que están en la mesa. Este es un diálogo donde nos reunimos no como adversarios divididos por barreras ideológicas, sino como aliados de una causa trascendental. Forjar un futuro donde el pulso vibrante de las ciudades conviva en armonía con el lativo eterno de nuestros ecosistemas. Aquí en el umbral de la ampliación del auto Norte, un proyecto que ha generado profundas reflexiones ambientales, pero que también responde a congestiones viales que prolongan los viajes en horas pico en más de 90 minutos. Enfrentamos una oportunidad única. No se trata solo de pavimentar carreteras, se trata de pavimentar puentes entre el progreso humano y la preservación planetaria. Hoy los invito a elevar nuestra mirada más allá de las divisiones, a visionar una autopista norte transformada en un corredor de vida. donde la ampliación de los carriles se entrelace con las restauraciones ecológicas, la movilidad

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No .	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>multimodal y un compromiso inquebrantable con la sostenibilidad. Juntos podemos cautivar no solo mentes, sino corazones. el del ambientalista que sueña con humedales protegidos, el del urbanista que visualiza ciudades resilientes y el del ciudadano que anhela llegar a casa sin agotamiento. Este es nuestro objetivo común, un urbanismo que honre la tierra mientras eleva a su gente, demostrando que el progreso controlado no es una utopía, sino una realidad forjable con una voluntad colectiva. Mi padre fue concejal en el municipio de Chí. Hizo su trabajo con honradez y orgullo hasta que apreció lo incorrecto. Momento en el que me dio la lección más grande y enriquecedora de mi vida. Hoy vengo con mi hija, a quien le vengo a hacer el legado y continuar diciéndole que hay que hacer lo correcto, así nadie lo haga y evitar hacer lo incorrecto así todos lo hagan. Señores de la ANLA y contratistas, en sus manos está la responsabilidad de millones de personas. de brindarnos una calidad de vida impactada por las prácticas políticas y políticas públicas que no siempre nos han servido a los ciudadanos. Sabemos que tienen todas las capacidades técnicas para tomar la decisión adecuada y esperamos que ante cualquier reto en donde alguien los invite a ir en contra de lo que todos estamos viendo aquí sea el momento donde sus cualidades humanas y éticas se impongan para hacer lo correcto. Viva la ampliación de la autopista norte. Muchas gracias.</p>
89	 JULIO CÉSAR VERA DÍAZ VIRTUAL	Virtual Teams	<p>Bueno, buenas tardes a todos. Un saludo especial. Mi nombre es Julio César Vera, habitante de la zona de la calle 209 conjunto Torre Molinos. Yo hoy vengo a hablar en representación propia y de muchos de los habitantes que estamos en la zona siguiente, de una comunidad conformada por diferentes colegios, instituciones, universidades, clubes deportivos que conformamos un custer de más de 22,000 personas, 13 viviendas que estamos ubicadas en la zona en siete conjuntos residenciales, más de 14000</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024
		Versión: 7
		Código: PC-FO-03

No .	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>personas que durante la semana rondan en la zona entre estudiantes, profesores, padres de familia y trabajadores. Y en un fin de semana más de 22,000 personas que visitan nuestra zona en canchas y clubes deportivos ubicados en la misma. Nuestra preocupación grande señalando que somos unos defensores y apoyamos el proyecto de expansión de la autopista norte es la eliminación del retorno de la calle 209, un retorno que cuando el proyecto se concibió hace muchos años se nos había prometido y que hoy se nos indica que no se va a realizar. ¿Qué significa para nosotros eso? que las 1300 viviendas que hoy tiene la zona en promedio tengan que hacer un recorrido adicional que al año significa más o menos 3 millones de kilómetros adicionales, 6 km diarios adicionales de los 1.5 cinco vehículos que hay por cada una de las, digamos, 1300 viviendas que están ubicadas ahí, que nos generan un consumo adicional de más o menos unos 103000 galones de combustible al año, es decir, sobre costos de más de 1600 millones de pesos al año para nuestra comunidad. que apoyamos el proyecto, pero que le pedimos a la ANI, al concesionario, como hemos solicitado, y a la ANLA, sin que esto sea una odisea para que el proyecto sea detenido ni paralizado ni mucho menos, que se genere, como lo decía una intervintante anterior, una alternativa adicional y un retorno que permita que nuestra comunidad tenga acceso y no quede aislada, que tengamos acceso a la posibilidad de tener servicio doméstico, que tengamos la posibilidad de tener servicios de mantenimientos y demás que requerimos en nuestras viviendas y que por supuesto no veamos de un detrimento en nuestro patrimonio como el que hoy podríamos tener, que hemos calculado con un 10% siendo bastante en una apreciación bastante mínima de más de 130000 millones de pesos en el costo de nuestro patrimonio. Ahora bien, sabemos que todos los que vivimos, todos los que vivimos en este sector, que desde la ingeniería es posible esa solución y que</p>

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			lo fundamental es que haya igualmente una coordinación con la gente de Bogotá para lograr que si esta no es la solución, un retorno para nosotros haya una coordinación para que el intercambiador de la 209 de la entre la par.
90	 PARTICIPANTE ENRIQUE BAYER TAMAYO	Vídeo	<p>Mi nombre es Enrique Bayer Tamayo, trabajo en la Universidad de La Sabana hace más de 15 años y dentro de las varias funciones que tengo es trabajar en los temas de región, de desarrollo, de proyección y demás. Y ha sido una constante desde hace más de 10 años estar muy preocupados por los trancones. y el tema de la movilidad, los temas viales. La Universidad de La Sabana pues está en un punto estratégico entre Chía Bogotá, entrando a Chía, pero digamos apenas saliendo de Bogotá y hemos visto un deterioro en los últimos 15 años de la movilidad de manera impresionante. Nadie dudaría hoy en día que la ampliación de la autopista Norte cuando eran dos carriles y pasó a tres era necesario. Eso nunca se discutió. Y ahora tenemos una gran polémica porque estamos pensando en pasar de tres carriles a cinco o seis con el carril mixto cuando la población se ha incrementado impresionantemente, cuando el desarrollo de los 11 municipios de Sabana Centro ha sido enorme y cuando las dinámicas regionales han cambiado drásticamente. Entonces, nosotros venimos hace mucho tiempo haciendo comités pro movilidad de la autopista norte. Hace más de 10 años tuvimos uno, ahora tenemos otro. Y lo que nosotros hemos planteado es que requerimos vías para que la gente se movilice. Y esas vías son para todo el mundo. Algunos decían que las vías son para los ricos, no, las vías son para todo el mundo. La gente que se transporta en flota, la gente que va en ciclovía, la gente que ahora tiene su patineta eléctrica, la gente que tiene eh el carro, el Uber, eh los de servicio público, los colegios, esta este corredor de la autopista norte es estratégico y super importante. Nosotros siempre hemos pensado que debe</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha:	28/09/2024
		Versión:	7
		Código:	PC-FO-03

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>ampliarse. Somos pro apoyo y ampliación de la autopista norte. También somos conscientes que hay unos temas ambientales que hay que cuidar. Claro. Y creemos y hemos estudiado que el desarrollo es compatible totalmente con la naturaleza, con los temas ambientales, con el cuidado de la flora y la fauna y que eso todo se pueda hacer si lo hacemos bien hecho. Pero tenemos problemas de salud mental, tenemos problemas de seguridad, tenemos problemas de ambientales. En la medida en que haya más trancón, los problemas de eh carbono son mucho peores. y un carro se mueve más rápido y no estoy hablando de grandes velocidades, sino si no se desplaza y no tiene que parar cada 2 segundos, pues el medio ambiente y el ambiente es más sano. Eso eso está super estudiado. Somos totalmente productivos. Un camión que tiene que llevar mercancía de Alpina o de Sopó a Bogotá tiene que demorarse 2 y 3 horas cuando debería demorarse 40 minutos. ¿Cuánto cuesta ese tiempo improductivo, inútil, que no representa nada, sino sobre costos para la mercancía? Pues hace que todo sea más costoso. Entonces es somos improductivos, nos hacemos más costosos. Todos hemos oído el cuento de que es más fácil y más barato traer una mercancía de China a los puertos que de los puertos a Bogotá. Nuestras carreteras son malas, no tenemos buen mantenimiento, entonces tenemos que mirando y desarrollándolo.</p>
91	 JAVIER JOSE DE LA CERDA	Presencial	<p>Eh, buenas tardes, personal de la ANLA, personal del consorcio y vecinos y vecinas que están aquí presentes. Eh, mi nombre es Javier de la Cerda. Soy trabajador que a diario transita por la autopista Norte. Vengo a transmitirle mi percepción positiva de la ampliación de la autopista, el cual nos generará calidad de vida. La ampliación no solo es un acto de justicia social, también es un acto de justicia ambiental, debido a que disminuirá significativamente las emisiones de gases invernaderos, la tala y poda</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>de árboles que reducirán los accidentes por las caídas que estos ocasionan en la vía. la eliminación en los actuales retornos que serán de ayuda para eliminar el vertedero de escombros y basuras que al igual eliminarán potencialmente los accidentes. Gracias a la concesión por la creación de la ciclorruta, porque la verdad que las vidas que han salvado por su creación han sido muchísimas. Sí la ampliación de la autopista norte.</p>
92	 AMALIA AVENDAÑO SÁNCHEZ	Presencial	<p>Buenas tardes para todos. Mi nombre es Amalia Avendaño Sánchez, decana del programa de ingeniería ambiental de la Escuela Colombiana Julio Garavito. Y hoy les quiero presentar eh mi posición técnica frente al proyecto Accesos Norte fase dos. Eh, quiero iniciar resaltando eh un principio esencial para nuestra disciplina y es que la ingeniería ambiental existe para demostrar que el desarrollo económico puede realizarse de manera sostenible, protegiendo los ecosistemas y garantizando el bienestar de las comunidades. Esa es precisamente la perspectiva desde la cual hemos analizado este proyecto. El proyecto se localiza en un tramo de alta sensibilidad ecológica donde la conectividad entre los humedales torca y Guaymaral es un elemento crítico. Desde nuestro análisis, la alternativa representa una solución adecuada porque, primero es compatible técnicamente con el proyecto Lagos de Torca, segundo, mantiene la continuidad hidráulica y ecológica y tercero evita intervenir la red matriz Tibitoc -Casa Blanca, una infraestructura esencial para el abastecimiento de agua potable de la ciudad de Bogotá. Reconocemos que este proyecto genera impactos significativos, entre ellos la posible alteración de la calidad del recurso hídrico, el cambio en el hábitat de especies y la intervención de más de 5,000 individuos forestales. Sin embargo, el estudio de impacto ambiental los identifica de manera clara y plantea las medidas proporcionales. Destacamos especialmente el plan de compensación del medio</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			biótico que contempla la restauración de más de 99 hectáreas. en áreas estratégicas como la reserva Thomas Van Der Hammen y el Humedal Guaymaral, importantes para la conectividad ecológica de la región. Quiero enfatizar algo fundamental y es que reconocemos y respaldamos el papel de la Autoridad Ambiental, que será la encargada de analizar en detalle los impactos y las medidas de manejo y su pertinencia técnica. Confiamos en que a partir de ese análisis se adoptarán todas las acciones necesarias para proteger los ecosistemas y asegurar la funcionalidad ecológica. Muchas gracias por su atención.
93	 NICOLAS DE BRIGARD MERCHAN VIDEO	Vídeo	Según un estudio realizado por Tom Traffic Index, Bogotá es la ciudad con el peor tráfico del mundo. La situación es tan crítica que un trancón en este corredor que es el de la autopista norte puede durar hasta 3 horas. Durante más de 20 años, la autopista norte ha esperado una modernización que nunca llega y miles de personas pagan el costo todos los días. Son más de 200 los colaboradores del gimnasio La Montaña que recorren a diario esta vía para llegar al colegio, a educar, a formar, a servir y acompañar a nuestra comunidad. Trabajo hace 8 años en el gimnasio de La Montaña y la verdad pues no he visto avances en cuanto al transporte. Vivo en Boza Piamonte. Yo me levanto a las 3 de la mañana y salgo a las 4 de la mañana. El recorrido que tengo en el transporte es muy complicado, se me dificulta mucho en cuanto a los trancones y la verdad pues la calidad de vida pues no comparto casi con mi familia y el trayecto de allá, de acá para allá es igual. Me demoro 2 horas. Siempre que hay trancón en la autopista una hora y media y eso es tiempo perdido que uno puede emplear en cosas muy importantes y valiosas. Llegar tarde al colegio, llegar tarde a reuniones sobre lo que ocurrió el día de la inundación. Normalmente yo salgo al colegio a las 3:40 no pude hacer nada de lo que tenía planeado

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

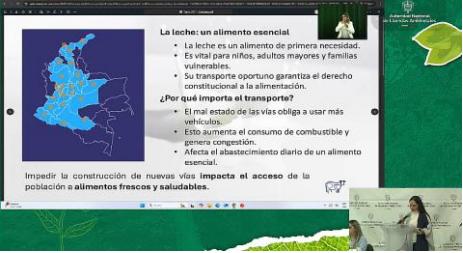
No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>ese día. Además, llegué a la casa a las 9:30. La verdad fue bastante impactante pues ver la inundación por la tarde cuando hay accidentes, niños que salimos a las 4:30 de la tarde o 4 de la tarde, a veces nos dan las 5:30, 6 cuando hay un accidente y un niño aquí encerrado en un bus de estos 2 horas no es justo. Me levanto a las 3:40 de la mañana, salgo de mi casa más o menos faltando 5 minutos para las 5 de la mañana y llego aproximadamente al colegio entre las 7 y las 7:30. En la tarde estoy llegando más o menos entre las 6:30, si me va bien y si me va mal, pues más tarde, 7 pasadas tengo un niño de 4 años, entonces cuando llego a casa a veces ya está dormido, no lo vi. Son más de 1000 personas las que diariamente van al gimnasio la Montaña. Eso sin contar las familias que atienden diferentes actividades. Todos están siendo afectados y la solución no da espera. Bogotá necesita avanzar y este corredor no puede seguir siendo un detonador de preocupaciones personales y estrés, un símbolo de demora, de desgaste o de desigualdad. Se requieren decisiones responsables que prioricen a la gente. La ampliación de la autopista norte no es solo una obra, es la posibilidad de que miles de niños, de jóvenes, trabajadores y empresarios y familias vivan mejor. Bogotá merece bienestar y avanzar ya.</p>
94	 OSCAR ALFREDO HERNÁNDEZ MORALES	Presencial	<p>Eh, muy buenas tardes a todos. Muchas gracias a la concesionaria por la atención y los refrigerios. Señores del ANLA, no me dirijo al público porque el público está convencido de que el proyecto hay que hacerlo. El 99% dijeron 97, pero es el 99. ¿Están de acuerdo con el proyecto? Es a ustedes a quienes hay que hablarles y son ustedes los responsables de que se haga el proyecto. Reposa sobre ustedes la decisión de otorgar esa licencia ambiental. Dicen que aquí no se habla de política. El problema es que el control ambiental se volvió político y el hecho de que ustedes estén aquí y que los proyectos de infraestructura tengan que pasar por un tema de</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024
		Versión: 7
		Código: PC-FO-03

No .	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			licencia ambiental que en los últimos 20 años se ha vuelto una tortura para todo proyecto de infraestructura, es política y ustedes responden a funcionarios políticos, sino quién es la directora de la ANLA y la ministra de medio ambiente. Responda sobre ustedes. la obligación de otorgar esa licencia y creo que la van a dar porque creo que este es de los primeros proyectos y de las primeras audiencias donde ustedes están de esta naturaleza, donde todo el mundo está de acuerdo, no les están pidiendo televisores, compensaciones ni nada por el estilo. Entonces, creo que es la hora de quedar esa licencia, de que saquen a Bogotá del atolladero en el que está, pero ojo con la licencia que van a otorgar y con las condiciones, porque no pueden hacer inviable el proyecto, porque los condicionamientos que ustedes hagan pueden hacer perfectamente inviable e infinciable el proyecto. Aquí nos acercamos al 24 de diciembre. Esta licencia no puede ser la carta al niño Dios para hacer una cantidad de soluciones que son inviables financieramente. Los señores allá tienen que hacer un cierre financiero y tienen que financiar la obra. Ustedes perfectamente pueden otorgar la licencia ambiental y hacer el proyecto inviable a punta de costos. Entonces tienen que llegar a hacer una mediación entre protección del medio ambiente, que me parece sano y razonable, pero también que se pueda realizar el proyecto y eso vale y todos lo pagamos y lo pagan los inversionistas. Luego, por favor, razonabilidad y racionalidad con las decisiones que toman. Es la hora de hacer esta solución. En este caso hablo como simple ciudadano que vivo en el en la sabana de Bogotá que me encantaría salir más frecuentemente a verde, pero es que 2 horas para llegar a Chía, por favor. Increíble. Hagamos la autopista norte y sean racionales y razonables con las condiciones de la licencia que estoy seguro van a otorgar. Muchas gracias.

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
95	<p>GINA PAOLA GONZALEZ ANGARITA</p> 	Presencial	<p>Es Gina Paola González Angarita. Soy la directora de la especialización de saneamiento ambiental de la Escuela Colombiana de Ingeniería Julio Garavito. Para mí es un placer estar acá porque por primera vez estamos hablando de un proyecto de green ground, o sea, de crecimiento verde. Eh, pues nosotros hemos analizado el proyecto en la facultad desde diferentes puntos de vista. Por ejemplo, desde la parte económica, social y ambiental. El proyecto es un proyecto que nos va a dar la accesibilidad y lo digo desde mis conocimientos de mi doctorado en ordenación de territorio y medio ambiente y vamos a mejorar la accesibilidad de todas las zonas limítrofes al norte de Bogotá. Entonces, vamos a garantizar una conectividad bien importante para Bogotá y eso me parece superimportante. Además que también tenemos la conectividad de Torca y Guaimaral. Yo he estudiado los humedales hace más de 15 años y vi cómo se fragmentó el Torca Guaimaral con la construcción de los años 70. Entonces es una oportunidad que podamos conectar Torca con Guaimaral. Entonces, ¿por qué no el proyecto? Sí, la ampliación la necesitamos. Además que económicamente es un proyecto también que va a favorecer no solamente a Bogotá, sino también a todas las zonas de limítrofes, a las a los municipios y a las provincias que se encuentran de pronto afectadas porque siempre está el tráfico vehicular. Por ejemplo, yo ahora estoy trabajando con la escuela y casi siempre me demoro hora y media para llegar acá a la universidad y entonces eso no es calidad de vida ni para los empleados ni tampoco para todos los niños que se encuentran en esta zona. Entonces yo digo que sí a este proyecto y me parece superinteresante que lo puedan aprobar. Muchas gracias.</p>

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
96	 MELISSA MONTOYA QUIRAMA	Presencial	<p>Muy buenas tardes para todos. Mi nombre es Melisa Montoya de la Asociación Colombiana de Procesadores de la Leche ASOLECHE. ASOLECHE es un gremio que agrupa y representa a las diferentes empresas procesadoras de la leche y sus derivados. En este momento somos el principal gremio del país. Hoy ASOLECHE quiere resaltar un punto fundamental en esta discusión. Estamos hablando del transporte de leche, un alimento de primera necesidad, esencial para la nutrición de miles de familias y especialmente para niños, adultos mayores y población vulnerable. La leche no es una mercancía cualquiera, es un alimento protegido por el derecho constitucional a la alimentación, un derecho que exige que el Estado y los entes territoriales garanticen su disponibilidad, su accesibilidad y su distribución oportuna a todo el territorio nacional. Hoy enfrentamos una situación que afecta directamente esta garantía, la falta de vías en condiciones adecuadas para un flujo normal de carga. está obligando a las empresas a utilizar más vehículos, consumir más combustible y congestionar aún más las vías. Esto va en contravía de los objetivos ambientales y de la movilidad que todos compartimos. No contar con un importante proyecto como este perjudica el ecosistema urbano, sino que también encarece el transporte de este alimento esencial. Recordamos que alrededor de esta actividad se sostiene buena parte de la economía local que rodea este proyecto vial. Cientos de familias dependen de que llegue la leche a tiempo a los centros de acopio y a las plantas procesadoras. El no contar con unas vías idóneas que permita el flujo normal de carga incide directamente en la disponibilidad del alimento y por ende en el goce efectivo del derecho constitucional a alimentación. Por eso hoy ASOLECHE hace un llamado respetuoso pero firme. Avancemos en soluciones que protejan la movilidad y el medio ambiente, pero que también garanticen la modernización de vías y la</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			operatividad del sector que cumple una función social y constitucional. Muchas gracias. Muchas gracias.
97	 LAURA GRANADOS MOJICA		<p>Muy buenas tardes para todos, a la autoridad y al concesionario. Muy buenas tardes. Reiterando la solicitud de ASOLECHE de conceder el visto bueno a la licencia ambiental para la ampliación de la autopista norte, más allá y como no lo decía ahorita mi compañera Melisa, teniendo en cuenta que la leche es un producto perecedero y un alimento vital para la nutrición de los colombianos, que necesitamos asegurar eh la disponibilidad del producto en una condición de calidad óptima para el consumo humano, necesitamos este corredor de la autopista norte que es clave para conectar a los consumidores con la zona productora de leche por excelencia que es la sabana de Bogotá. La leche eh como nos comentaba le dice, se requiere un transporte continuo. Este este proyecto planta una reducción del 40% del tiempo en el transporte. Eso asegura que la leche llegue con la calidad necesaria para el consumo de los bogotanos y en general de todo el país. 20% del acopio nacional eh digo, perdón, 20% del acopio del departamento de Cundinamarca está concentrado en Chía, Ubaté, Zipaquirá, Sopó que que dependen de la conexión de la autopista norte. Tenemos personas empleadas en 22 plantas de procesamiento industrial de leche y 10 empresas procesadoras. 41,813 unidades productoras campesinas del altiplano cundiboyacense dependen de esta vía y dependen de la conectividad entre las plantas y entre la demanda en Bogotá. Es por esto que solicitamos a ustedes el visto bueno para conceder la licencia ambiental. Muchas gracias.</p>

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
98	 HENRY GARAY SARASTY	Presencial	<p>Muy buenas tardes. Yo soy Henry Garay, tengo 40 años de experiencia en profesional en temas ambientales y estoy aquí como ciudadano porque vivo y utilizo la Autopista Norte y para mí es un despropósito lo que viene ocurriendo con esta licencia ambiental. Y voy a empezar con esta fotografía que la capturé de un video donde ustedes pueden ver varias cosas. La primera, Bogotá, como la mayoría de las ciudades una ciudad en continua transformación. Esta foto fue tomada en el año 55. Habían 750,000 habitantes en Bogotá en ese año. Esas personas vieron a futuro la necesidad de crear esta autopista. ¿Por qué? Porque era la fuente de proveeduría de alimentos que venían de Boyacá y del norte de Cundinamarca. Hoy en día vemos la segunda fotografía, por favor, donde aquí vemos que no habían árboles, no había separador, no los cerros estaban pelados. Esta fotografía es reciente. Ese separador que tiene árboles sembrados fueron sembrados en el año 85 también porque había una población inspirada en ver que ya tenían unas condiciones donde podían permitirse un mejor paisaje, un mejor entorno ambiental. Sin embargo, ustedes pueden ver al fondo el crecimiento de la ciudad. En el año 85 la ciudad tenía 4,300,000 habitantes. Hoy en día tenemos más de 8 millones de pesos y todavía la institución que fue creada en el SINA para agilizar los trámites de licencias ambientales está pensando y está, como lo dijeron hace 2 minutos, deteniendo un proyecto que es absolutamente necesario. Este es un llamado para cumplir con la misión que fue encargada por el SINA al ministerio y que el ministerio le delegó a la ANLA para agilizar ese tipo de trámites. El segundo concepto que les quiero comentar hoy, que me quedan ya 44 segundos, es básicamente que esto está respaldado por la ciencia. La Sociedad de Ecología Urbana Internacional ha decretado y ha visto en varias experiencias la necesidad de centrar todos estos temas en las personas. El medio</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024
		Versión: 7
		Código: PC-FO-03

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			ambiente interesa protegerlo siempre y cuando esté asociado al bienestar de la gente, no al deterioro como lo han manifestado el 100% de las personas que han intervenido hoy, los ciclistas que atropellan, los niños que no pueden llegar a sus casas, las 4 o 5 horas de transporte que requiere la gente para ir a trabajar. Así que mi llamado es sí, obviamente a la ampliación de la autopista y no más dilaciones. Muchas gracias.
99	 ALEJANDRO ZULUAGA	Presencial	Buenas tardes. Yo soy Alejandro Zuluaga, eh soy ingeniero ambiental, eh magister en ecología ecosistemas acuáticos y doctor en ecología. Llevo 18 años de experiencia en procesos de modelación ecológica para estudios ambientales. Yo quería inicialmente agradecerle a la concesionaria Ruta Norte porque dio la apertura para poder conversar en este tipo de cosas con los modelos de distribución de especies y los modelos de conectividad para este proyecto. tuve la oportunidad de estar en el proyecto como una fuente de validación, también como un ejercicio de de, cómo, es de dirección de varios de estos estudios y pues de alguna manera podemos dar también fe de la calidad de lo que se ha presentado para esta licencia. No obstante, yo creo también que los proyectos de infraestructura en Colombia tienen el potencial de ser una fuente de articulación de territorios. Para eso también es importante y la petición también para las autoridades ambiental es que podamos utilizar este proyecto como una fuente también eh de referencia para que se evidencie que los proyectos de infraestructura también pueden incorporar estudios de calidad que también y adicional a eso pueden estar incorporados en los programas eh de cómo es de ciudad humedal de la comisión Ramsar. Creo que es el potencial para empezar a trabajar sobre la integración del territorio como una fuente eh de cómo es de toma de decisiones asociadas no solamente pensando en en grupos aislados, sino que adicional a eso también

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No .	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			tenemos la oportunidad de hacer una una posición eh articulada e interesante. La toma de decisiones con información creo que hace parte fundamental de este ejercicio. Los planes de manejo ambiental de este proyecto pueden estar encaminados también a poder activar el SINA regional para esta región y adicional a eso también para poder establecer la mesa técnica de la Comisión Ramsar en para los los humedales de Bogotá.
100	 DIEGO SÁNCHEZ FONSECA VIDEO	vídeo	...También soy un experto en temas de infraestructura, especialmente infraestructura de transporte y movilidad. Hoy quiero hablar en nombre de 4254 personas, estudiantes de la Escuela Colombiana de Ingeniería y más de 700 empleados que tenemos acá en la universidad, en donde el día de hoy se está haciendo la audiencia pública ambiental para lograr obtener la licencia ambiental para la ampliación de la autopista norte entre las calles 191 y la calle 245. Esos más de 4200 estudiantes de la Escuela Colombiana de Ingeniería que todos los días vienen acá se tienen que mover por la autopista norte, sí o sí, no tienen otra opción, en transporte público, en bicicleta, en buses intermunicipales, incluso en vehículos particulares. Son estratos 1, 2 y 3 el 83% poblaciones que viven al sur de la ciudad, al suroccidente, en Bosa, en Ciudad Bolívar, en Usme, en Kennedy. Tenemos más de 500 estudiantes que están viviendo también en municipios como Zipaquirá, Chía, Cajicá, Sopó, que también tienen que venir todos los días por la autopista norte enfrentando trancones de hasta una hora, una hora y media en ocasiones más. Ese es el llamado tan importante que queremos hacer hoy para que las autoridades responsables de este proyecto tomen conciencia de la necesidad de mejorar las condiciones de movilidad de la autopista norte. Y sumado a eso tenemos también temas de accidentalidad. Una autopista que no cumple con las especificaciones adecuadas para llamarse autopista,

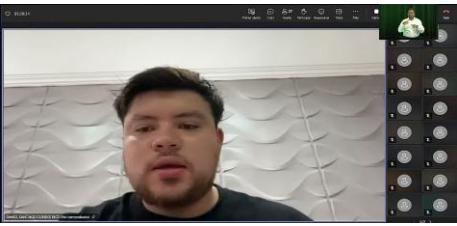
 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024
		Versión: 7
		Código: PC-FO-03

No .	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>que genera conflictos permanentes entre el vehículo, la bicicleta, el peatón. Son más o menos 12 accidentes en promedio al mes que se vienen presentando en la autopista en este sector. Lamentablemente en este año llevamos dos fatalidades por gracias a Dios no han sido estudiantes nuestros, pero son personas que transitan todos los días y que exponen su vida también en una vida que no cumple, no tiene andenes, tiene una ciclorruta temporal, no tiene ciclorruta del lado oriental. ¿Qué queremos que ocurra? que haya una infraestructura segura, una infraestructura confiable, una infraestructura que nos dé tranquilidad para quienes venimos y salimos todos los días de la Escuela Colombiana de Ingeniería. Y por último, la universidad. La universidad es un centro de conocimiento, de experiencia. Tenemos doctores, profesores, entre todos hemos estado pendientes de este proyecto. Hemos hecho reuniones y medidas técnicas con el concesionario, con su equipo técnico para mirar especialmente los temas de el estudio hidráulico, el estudio de suelos, el estudio de geotecnia, el estudio de pavimentos, el estudio de tráfico. Sobre esos hemos dado opiniones, opiniones para que sean tenidas en cuenta, pero siempre convencidos de que la mejor solución técnica es la que se está dando en este momento para el proyecto. Ofrecemos los servicios de la Escuela Colombiana de Ingeniería para poder hacer un acompañamiento, a manera una veeduría técnica experta de lo que viene para el proyecto en la ejecución de la obra, en el control ambiental, en el control del tráfico. Eso es la oferta que hacemos hoy en día para que la Agencia Nacional de Licencias Ambientales, el concesionario Ruta Bogotá Norte tengan en cuenta, cuenten con la Escuela Colombiana de Ingeniería, que aquí estamos seguros que además de poder apoyar el proyecto, vamos a estar vigilando que los recursos públicos que están invirtiéndose allí se inviertan bien. Confiamos en que</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024
		Versión: 7
		Código: PC-FO-03

No	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			todo salga bien y que la audiencia resulte como lo esperan las autoridades. Gracias.
10 1	 LUIS GUILLERMO MOJICA GONZÁLEZ	Presencial	<p>Buenas tardes. Muchas gracias a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales por generar este espacio para hablar de un proyecto tan importante para la ciudad, la región y el país. Hoy estamos aquí en la Escuela Colombiana de Ingeniería. Eh, llevaba ya un rato sin venir. Yo inicié ingeniería civil en el año 89, terminando en el año 95, 30 años desde que la primera vez que estuve acá y en esa hace 30 años la autopista ya tenía tres carriles. Volví a la escuela en el año 2000 a hacer la especialización en vías y ya la escuela no solamente tenía los tres edificios originales y las tres carreras que daba originalmente ingeniería civil, electrónica y sistemas, sino que ya tenía casi ocho carreras. Hoy, 30 años después, la escuela tiene 14 carreras profesionales, 17 especializaciones, 11 maestrías, un doctorado y más de 100 programas de educación continuada. Y la autopista sigue en tres carriles. Hemos pasado de 4,500,000 habitantes que tenía la ciudad de Bogotá, casi a 9 millones de habitantes. Eso sin contar todas las ciudades dormitorio que entran y salen de Bogotá por la autopista norte. ¿Por qué doy estos datos? Pues porque como dice nuestro director, eh la idea es centrarnos en lo técnico. Tengo muchos más cuentos. Tenemos un autódromo que fue construido, fue inaugurado en el año 82, tiene un poco más de 30 años y ya la gente no quiere ir al autódromo, el único autódromo aprobado por la FIA para nuestro país. Y nadie va porque le tienen pánico a la ida y la avenida por la autopista. No le tienen miedo a ir a manejar sus carros en el autódromo, sino a entrar y salir de Bogotá. Otro dato, mañana hace 30 años se inauguró el metro de Medellín y nosotros todavía seguimos peleando si el metro va por arriba, o por abajo y esos nos llevan 30 años de ventaja más lo</p>

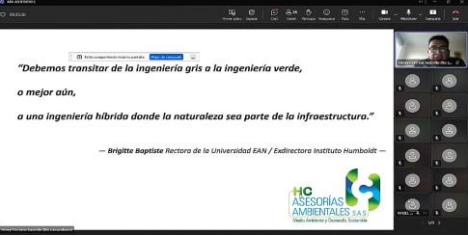
 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No .	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			que nos falta terminar de construir. Entonces, ¿qué nos llevó ese atraso? No lo sabemos o no lo o no es la discusión hoy en día, pero no debemos dejar pasar otros 30 años más. Por favor, señores Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, es el momento de decirle que sí a la licencia ambiental, es el momento de decirle que sí a la ampliación de la autopista norte con todas las obras adicionales que requiere también como es la ampliación de la carrera séptima, que también nos va a dar más oferta vial. con todos los controles técnicos ambientales para que la obra quede perfecta, pero por favor hay que decirle que sí a la licencia. Muchas gracias.
10 2	 DANIEL SANTIAGO CUBIDES RICO	Virtual Teams	Buenos días. Eh, yo vengo en representación de la empresa N Petrol SAS, compañía que desde 1991 ha trabajado en el sector de transporte y que hoy contamos con una flota de 200 tractocamiones. La situación actual de la autopista norte nos afecta directamente, ya que genera congestión los largos tiempos de desplazamiento y las demoras en accesos generan mayores costos de operación, un mayor desgaste en nuestros vehículos y retrasos y retrasos en la presentación de nuestro servicio. Y todo esto limita a la eficiencia y la puntualidad que puede caracterizar nuestro trabajo. Por eso, la ampliación de la autopista norte representa un beneficio crucial, pues, para nosotros y para toda la comunidad. una vía más amplia que permite una movilidad más fluida, menores tiempos de viaje y una operación mucho más segura. Esto reducirá costos, aumenta la puntualidad y mejora nuestra calidad en el servicio que ofrecemos para N Petrol SAS. Esta obra es una oportunidad para fortalecer nuestra operación y pues seguir seguir aportando en el desarrollo de la comunidad. Muchísimas gracias.

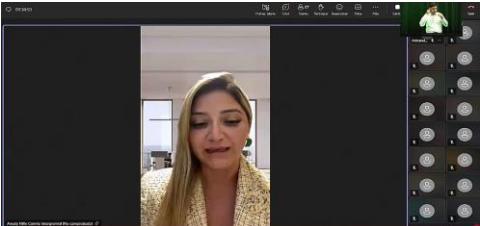
 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
10 3	 MABEL PERAZA VIRTUAL	Virtual teams	<p>Muy buenas tardes para todos. Mabel Peraza, consejera territorial de Planeación de Cundinamarca en representación de Fenalco. Agradecemos la oportunidad de participar en este importante espacio de participación. Tal como se ha mencionado con anterioridad, debemos reiterar que la ampliación de la autopista norte en Bogotá tiene una gran importancia económica para el centro del país, porque mejora no solo la movilidad, sino la calidad ambiental de uno de los corredores más congestionados de la región. Teniendo en cuenta que muchas empresas, la fuerza laboral e instituciones educativas se concentran en los municipios que rodean a Bogotá, esta realidad socioeconómica requiere esta obra de manera urgente. Al aumentar la capacidad vial y reducir los tiempos de desplazamiento, se fortalecerá la conexión entre Bogotá y los municipios clave de Cundinamarca y Boyacá, lo que impulsará el empleo, la educación, la salud, el ambiente, la calidad de vida, facilitando el transporte de los bienes, de los servicios y la reducción importante de los costos logísticos. Necesitamos que los campesinos envíen sus alimentos a las plazas de mercado, a las tiendas, a los supermercados, a las amas de casa. En otras palabras, garantizar la seguridad alimentaria de nuestra región. Asimismo, garantizar la vida de las personas con el abastecimiento de los medicamentos en los hospitales, en los centros de salud, en las droguerías. garantizar la movilidad de los vehículos, de las motos, el combustible en las estaciones, los repuestos en los talleres de reparación, es decir, o en otras palabras toda la dinámica comercial para la vida diaria. Fenalco no solamente representa los grandes, sino los pequeños comerciantes que están en toda la región. La reiteramos que el 21% de los vehículos de carga transitan por la autopista norte. La obra incentiva nuevas inversiones en sectores como comercio, servicios y turismo, dinamizando la economía local</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No .	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>de los campesinos, los emprendedores y en conjunto a toda la cadena de producción en la región. Como consejera territorial del departamento vemos como tanto el plan de desarrollo departamental como los planes de desarrollo municipal tienen una estructura muy importante en el turismo. Queremos llevar a los turistas a los restaurantes, a los sitios de interés, pero las el tráfico y la dificultad demora y retrasa esta gran este gran proyecto. Esta ampliación no solamente optimiza la competitividad de Bogotá y cada uno de los municipios, sino que también contribuye al crecimiento económico y sostenible de la región y del país.</p>
10 4	 <p>HENRY ALBERTO CONTRERAS JARAMILLO</p>	Virtual Teams	<p>Muy buenas tardes para todos. Estoy en presentación. No puedo compartir pantalla presente Flores. Muy buenas tardes para todos. Henry Alberto Contreras Jaramillo, especialista ambiental. Rescato este proyecto que ya arranca a ser visible la frase de la doctora Billite Baptis. debemos transitar de la energía gris a la ingeniería verde o mejor aún a una ingeniería híbrida donde la naturaleza sea parte de la infraestructura. Mi observación está en el plan de compensación biótica del proyecto de acuerdo a los documentos suministrados para esta audiencia. En ese sentido, el plan de compensación presenta, aunque está calculadas las áreas a compensar, que son cerca de 100 hectáreas, vemos aquí importante tener en cuenta que la temporalidad es insuficiente para el plan porque solo se habla de 5 años en proyectos de rehabilitación. Nosotros como operadores de bancos de hábitat vemos que las rehabilitaciones ambientales al menos deben durar unos 12 años. Entonces es un tema que se debe revisar. La licencia se puede dar sin ningún problema y la ANLA puede dar las observaciones frente al plan de compensación ambiental. Adicionalmente se plantean acuerdos con terceros que en las en la zona donde se plantea pues son zonas de expansión de Bogotá. Entonces, realmente ahí hay un riesgo</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			impresionante de si realmente se van a lograr esos acuerdos con terceros. Y ese tema de ecosistemas transformados, de llevar de pastos a unas a unos ecosistemas más complejos, genera cierta incertidumbre. Ahí lo que llamamos la atención es que hay que interactuar en el plan de compensación entre las entidades, ANLA, ANI y concesión en este caso de la licencia ambiental, pero también miniente CAR Distrito, porque en octubre sale la resolución 1491 donde se deben establecer áreas de vida. Ya estamos en el segundo mes, todas las alcaldías tienen 6 meses. ¿Dónde van a ser esas áreas de vida? ¿Por qué no las interactuamos con este plan de compensación? Pensamos nosotros que es importante cambiar el mecanismo de implementación por mecanismos propios, seguros, compra de predios, banco de hábitat, podría ser interactuar con la resolución 1491, focalizar la restauración ecológica en esas acciones que realmente conecten los cerros con el río Bogotá. Pueden ser franjas amplias, pero que sí nos garanticen realmente esa restauración que se está buscando y que tanto advierten las hoy. Segundos, don Henry. Y finalmente, en los presupuestos no aparecen los temas ambientales ni de compensaciones en el estudio, que son importantes tenerlos en cuenta. Muchas gracias.
10 5	 ANYELY NIÑO	Virtual Teams	Muchas gracias, Anyely Niño en nombre de Fencarga, agremiación de generadores de carga y empresas de transporte de carga a nivel nacional. El proyecto troncal de los Andes no puede ser entendido como una obra vía convencional, sino como una infraestructura logística estratégica para todo el país, indispensable para garantizar los derechos constitucionales superiores como la seguridad alimentaria, la movilidad humana y de mercancías, la salud pública, la libertad de la actividad económica, la competitividad nacional y la protección reforzada. Desde un punto de vista

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024
		Versión: 7
		Código: PC-FO-03

No .	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>logístico, la autopista norte permite el tránsito de carga de dos cordones de abastecimiento para todo el país. Cordón externo que soporta abastecimiento departamental e interregional, Cundinamarca, Boyacá, Santanderes y Antioquia. Cordón intermedio garantiza el abastecimiento de Bogotá, La Sabana y los municipios del borde urbano. Por él ingresan el 21% de vehículos de carga a la ciudad y sale el 15%, siendo el principal acceso de mercancías provenientes de Boyacá y los Santanderes. Regiones con alta producción agrícola, láctea, frutícola, ganadera y manufacturera. Los estudios de caracterización de carga determinan que el 51% de los viajes asociados a este corredor corresponden a manufacturas alimenticias, productos agrícolas, insumos de construcción y manufacturas no alimenticias, lo que integra toda una relación de cadena de abastecimiento. Estamos hablando de la seguridad alimentaria de Colombia entera. En términos de flujo, los nueve accesos viales de Bogotá registran diariamente 80,44 vehículos de carga, de los cuales el 17% lo hace por el corredor norte, lo que equivale a más de 14,000 camiones y tractomulas diarios. Adicionalmente, entre 2015 y 2024, el volumen de carga que transita por la autopista aumentó en un 18%, reflejando una realidad indiscutible. Bogotá está creciendo, el país necesita fortalecer a su capital. El peaje de los Andes ubicado sobre este corredor confirma la magnitud de su uso logístico entero, pues más de 157,985 vehículos de carga pesada transitan en promedio superior a 17,500 unidades. Esto tan solo refleja todo lo que circula en cuanto a alimentos por la autopista. Si a ello le sumamos todo lo que hoy hemos escuchado frente al transporte de las personas, de los niños, tenemos que citar lo que ha fijado la Corte Constitucional cuando precisamente ha indicado que entre tensiones entre el medio ambiente y los derechos prevalentes como la salud, la alimentación y la protección de los niños debe aplicarse la</p>

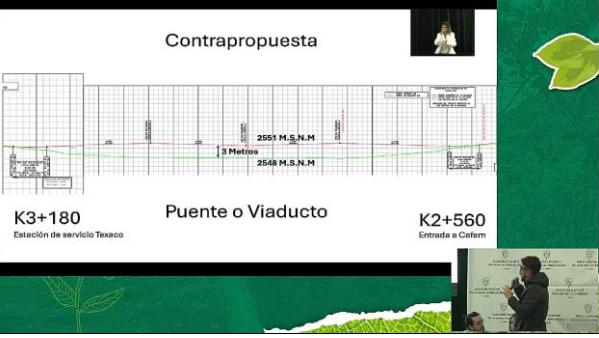
 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			ponderación privilegiando aquellos que protegen la vida y la dignidad humana. En síntesis, la Troncal de los Antes Autopista Norte es una infraestructura constitucionalmente necesaria.
10 6	 GUILLERMO VALLEJO	Virtual Teams	<p>Hola, buenas tardes a todos. Eh, hoy quiero participar en esta audiencia y hablar como interesado de muchas formas en el proyecto. Yo soy interesado porque soy habitante de la zona. Eh, vivo aquí en el sector de Morada Verde en la 213. Mis hijos estudian en la zona, entonces también por ese lado soy interesado, trabajo en la zona y además de eso soy arquitecto y urbanista interesado en el proyecto. Hm. Digamos que el principal interés que yo tengo, quiero manifestar, yo creo que se ha dicho todo acá hoy en la audiencia, pero lo que sí es importante es ver que diferentes partes están repitiendo, digamos, los mismos intereses. Y hoy como habitante de la zona y como les digo como papá de niños que estudian en la zona, un gran interés que tengo es el tema de la conectividad del humedal, que creo que sí el proyecto soluciona ese problema. eh que para mí fue pues supremamente importante hace un año precisamente eh los que vivimos acá en la zona y los que estuvimos ese día aquí afectados sabemos lo gravísimo que fue. Yo ese día tuve que esperar y rogar acá porque llegaran mi esposa y mis hijos y y sentir que mi hijo estaba atrapado en el en la inundación y mi esposa también y tener que salir a las 5 de la mañana a recoger a mi hijo caminando por esa autopista inundada, pues no quiero que eso vuelva a pasar. Entonces, digamos que ese es mi principal interés. Espero que con este proyecto se esa solución, que no tengamos que volver a vivir esa esa situación que vivimos ese día, que espero que no me toque a mí, no le toque a nadie volver a vivir esa situación. Eso digamos que es lo más importante para mí. Eh, y el otro tema, pues el tema del tráfico. Claramente aquí van a llegar a vivir en la zona, se van a vender más de 135,000 unidades de vivienda, como se ha dicho,</p>

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>eh, que hacen parte de 34 planes parciales que hay en la zona y pues la autopista ni está preparada hoy, ni estará preparada si no se ejecuta este proyecto. Entonces, digamos que el proyecto, si bien puede tener oportunidades de mejora, creo que, como decía un vecino de Torremolinos, tenemos algunos intereses de algunas mejoras en el proyecto que esperaría que se puedan solucionar de alguna forma, pero si no se hace este proyecto, creo que seguiremos teniendo problemas por 20 años más y seguiremos en la zona de Arrayanes estando abandonados por el estado y por el gobierno como lo hemos estado siempre. Aquí no llegan los servicios. aquí eh no tenemos agua del acueducto de Bogotá y todos esos temas se pueden solucionar tanto con este proyecto como con los demás proyectos que necesitamos como la avenida Boyacá, la avenida Rayanes, la avenida El Polo, todos estos proyectos que vienen a hacer que nosotros hagamos parte de la ciudad como hoy no lo somos porque pues hemos venido siendo excluidos en muchos temas de ciudad.</p>
10 7	 DANIEL BENAVIDES NAVARRO	Virtual Teams	<p>Bueno, quíá aquí compartirles un poco si me dejan. Eh, bueno, yo estuve allá toda la mañana y quería venir a contarles, ya se han dicho muchas cosas. Soy Luis Daniel Benavides, soy ingeniero eléctrico de la Universidad de los Andes y doctor en ciencias de computación y trabajo en la Escuela Colombiana de Ingeniería ya hace 10 años y quería venir a contarles de un proyecto que realizamos que se llamó CAP4CITY, que buscaba capacitar eh profesionales en ciudades inteligentes. En ese proyecto pues trabajamos con muchos profesionales, con ingenieros, abogados, científicos, sociales, economistas y otros más. y vengo a cortarles en particular una discusión que tuvimos en el curso de infraestructura digital y urbana, eh, que tenía que ver sobre el rol de los humanos en eh la visión de los humanos y el rol de los humanos en la sociedad. Y pues en esto pues no hay duda que que el la</p>

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>población el mundo está creciendo. Para el 2050 vamos a ser cerca de 9700 millones de personas en el mundo y 68% vamos a vivir en ciudades. Es decir, cerca de 7000 7000 millones de personas vamos a vivir en ciudades. Y esas ciudades son sistemas complejos con problemas complejos. Necesitamos más agua, más energía, más eh vivienda, necesitamos escalar los sistemas de transporte. Necesitamos atender el problema del cambio climático, la sostenibilidad y sobre todo eh debemos atender el crecimiento descontrolado de las ciudades en en digamos en en barrios marginales, tanto digamos barrios populares, pero también barrios de clase alta que crecen sin ninguna planeación urbana y eso sí que afecta la el medio ambiente en las ciudades. Y lo que encontramos en ese proyecto es que la teoría de los humanos pues es terriblemente pesimista. Sí. Donde modelan los humanos como desperdiciadores de recursos y como son desperdiciadores de recursos, pues tienen que parar de reproducirse, tienen que parar de moverse, deben parar de consumir porque pueden afectar lo que llaman la nave espacial tierra. Y lo peor que deben parar de crear y aprender a vivir sosteniblemente nos dice. Pero eso es solo apariencia de sostenibilidad. Argumentar que nuestro estilo de vida sostenible es el estilo correcto y que cualquier problema futuro se puede solucionar con una gestión correcta de recursos. Es una idea falsa e inmoral. Uy se enfoca. Bueno, digamos, vengo a traerles una tira más pos más optimista de los humanos. Somos solucionadores de problemas y debemos promoverlos y la opción de la autopista es una forma de promover la comunicación entre Bogotá y la Sabana, una forma de promover a los niños que estudian aquí, a los estudiantes y a los profesores en las universidades y a los emprendedores, a los ambientalistas y a todo el mundo en esta zona. Entonces, quisiera que...</p>

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
10 8	 ALFONSO CRUZ GUTIERREZ		<p>Mi nombre es Alfonso Cruz Gutiérrez, coordinador de jardinería del club Guaymaral y hoy represento a la comunidad del club socios, colaboradores, contratistas y visitantes, quienes en conjunto generamos cerca de 340,000 desplazamientos al año a través de la autopista norte para acceder y retornar a nuestras instalaciones a pie en moto, carro, en transporte público, desde el sur, occidente. Oriente y Norte de Bogotá y de municipios cercanos como Zipaquirá, Chía, Cota, Cajicá, Suesca, Guatavita y Tabio. El propósito de esta intervención es exponer de manera clara y estructural la problemática que afecta a la autopista norte desde nuestro territorio. Uno de los corredores viales más importantes de Bogotá y la región. Estas situaciones impactan la movilidad, el medio ambiente, la seguridad ciudadana y la integridad de quienes transitamos a diario. Reconocerlas es especial para avanzar hacia decisiones que garantizan una movilidad segura, eficiente y sostenible. La autopista norte presenta un deterioro ambiental evidente reflejado en la contaminación del aire y del ruido, la reducción de zonas verdes y la acumulación de residuos debido a la falta de una gestión integral del espacio público. En materia de movilidad, el corredor enfrenta intersecciones saturadas, demoras en obras y retrasos persistentes en el transporte público, lo que ha llevado a que los tiempos de viaje se dupliquen o incluso se tripliquen en todas las horas del tráfico. La seguridad ciudadana, también se ha visto comprometida robos a peatones y ciclistas en espacios peatonales, hurto en el transporte público, iluminación deficiente y presencia de bandas que operan en puntos de alta congestión, incrementando la percepción de inseguridad. A su vez, los riesgos viales continúan en aumento debido a la alta accidentalidad, la falta de señalización, velocidades excesivas, cruces peatonales peligrosos y una insuficiente cultura vial, afectando especialmente a peatones y motociclistas los usuarios más</p>

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			vulnerables. Este año tuvimos la pérdida de un compañero de trabajo, quien murió en un accidente de tránsito en esta vía. Esta problemática afecta a miles de ciudadanos que dependemos diariamente de este corredor, residentes, estudiantes, trabajadores, visitantes y familias enteras. La situación actual de la autopista norte es insostenible. Evidencia la urgencia de una intervención integral. La comunidad pide a Gritos una solución estructural.
10 9	<p style="text-align: center;">Contrapropuesta</p>  <p>CHARLOTTE GOMÉZ (CEDE TURNO A RAUL MORENO) RAULMORENO RAMIREZ</p>	Presencial	<p>Por favor, proyectamos la presentación en PowerPoint. Hola. La siguiente, por favor. Estábamos en que a futuro vamos a tener 29 pasos ecológicos, de los cuales Ruta Norte tendrá que construir los de la autopista y los de la séptima. Siguiente, por favor. Siguiente, por favor. Okay. Revisando los planos, hay un una depresión en la autopista norte eh que es totalmente real, que arranca en la estación de Texaco y va hasta la entrada de Cafam, que es la depresión normal y natural del humedal de Torca Guaymaral. Siguiente, por favor. A partir de esta depresión, nosotros queremos hacer la contrapropuesta. Ya sabemos que los viaductos y los puentes pueden ser un poco tediosos en esta obra por el Tibitoc, pero queremos volverlo a poner en la mesa solo en este tramo donde se podría llegar a conectar realmente el humedal si fuese el caso de ser viable. Siguiente. En tema de cronograma tenemos un problema muy grande y es que Ruta Norte tiene un cronograma de 6 años para la construcción y Lagos de Torca tiene una construcción de 20 años. El humedal está partido en dos cosas. en la restauración que tiene que hacer lagos de Torca y en la obra que tiene que hacer la autopista. ¿Qué significa eso? Que tenemos plata para la liposucción, pero no tenemos plata ahorita para las demás partes del cuerpo para hacer la tarea. Por eso solicitaba, les solicito desligar los cronogramas de Lagos de Torca y muchos presupuestos de Lagos de Torca con la autopista Norte porque están totalmente desfasados y no van</p>

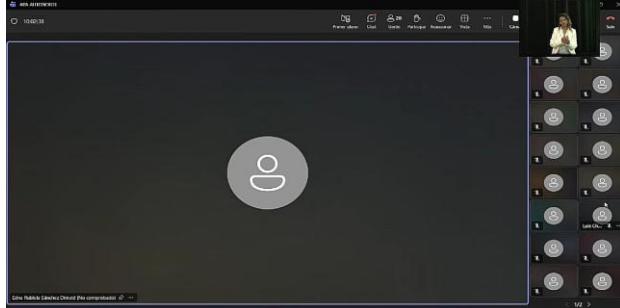
 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024
		Versión: 7
		Código: PC-FO-03

No .	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>a la par y sincronizados, lo que va a ser que el humedal no tenga otra opción que la ampliación de la autopista. Siguiente, por favor. Estas son las operaciones de Lagos de Torca, las vías que tienen que construir ellos en los próximos años y hasta el 2037 en la operación 4 se hace la restauración del humedal. O sea, que plata para restaurar el humedal solo en el 2037 por parte de Lagos de Torca. Por eso esta ampliación es totalmente necesaria. siguiente. Ya cuando uno mira realmente qué afecta la autopista al humedal y uno hace el cruce y intercepta estas capas, encontramos que habían unas cosas que se van a reemplazar por otras y realmente de humedal solo 236 m² se van a afectar con la construcción de la autopista. Lo demás son otros cuerpos de agua. O sea, no se puede dañar el humedal porque ya está dañado, ya está deteriorado y realmente lo que va a tocar es el 0.3% de agua y no precisamente la que está restaurada. Siguiente, por favor. Los impactos. Si no se hace la obra, los que compramos en Lagos de Torca, algunos ya nos tocó devolver el apartamento porque tenemos un riesgo muy grande, que no se haga la autopista y que no se haga la Boyacá. Y los apartamentos que arrancaron con un valor ya están valiendo el doble. Y obviamente eso esa esa capitalización no es para el que compra, sino para el que vende. Hay posibles demandas del Estado por no hacer la vía y la pérdida de biodiversidad. Seguimos perdiendo biodiversidad y en eso vuelvo a hacer el paréntesis que la quebrada las pilas no conecta nada con nada. Y los positivos. Siguiente, por favor. Esas son las conclusiones.</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
110	 HUMBERTO CARMONA GUTIERREZ VIRTUAL	Virtual Teams	<p>Muchas gracias. Gracias por la invitación. Felicitaciones a la ala por abrir estos espacios. que vale la pena la discusión. 581, 581 fueron los siniestros viales en Bogotá el año pasado, cifras de la de la Dirección de Movilidad de Bogotá. En a 30 de septiembre 419 y gran parte de esa población siniestrada se pone en autopista norte. Hoy realmente la autopista norte es caótica, es una vía que no proporciona seguridad ni para peatones ni para ciclistas, incluso ni siquiera para las personas que se mueven en vehículo. Gracias a la concesión se han venido haciendo algunas acciones. Hoy se cuenta con una ciclovía que ha ayudado a las condiciones de manera importante, pero digamos hoy mi participación, yo sé que estamos con el tema ambiental, pero mi participación es y por qué no le prestamos atención también a la vida de la gente eh hoy ambulancias que se desplazan desde los municipios cercanos hasta Bogotá tardan horas en llegar a dejar un paciente. Hoy cualquier accidentado sobre la autopista norte tarda horas en ser atendido y tarda horas en ser llevado a un centro de asistencia cuando se presentan urgencias por accidentes viales. Nuestra invitación es a hacer una Bogotá sostenible, a hacer una vía sostenible que sea amigable con el medio ambiente, pero que también ayude a reducir estos siniestros viales, que ayude a la descongestión de los vehículos, que ayude a que los equipos de emergencia lleguen y atiendan y que sirva para una seguridad vial a través de pasos peatonales adecuados, a través de conexiones viales y peatonales y para ciclistas de manera adecuada. Estamos pensando no solamente en el cuidado del ambiente, sino en el cuidado de las vidas humanas de los jóvenes y niños que asisten permanentemente a estos colegios. Creemos que eh viabilizar este proyecto seguramente con las mejoras que la ALA tiene todo el derecho de proponer, pero que si viabilizamos este proyecto vamos a tener una Bogotá sostenible. La vida de las personas cuenta y cuenta</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			mucho y mi participación es para eso, para defender la vida de las personas que hoy podríamos rescatar si no tenemos una autopista norte como la tenemos el día de hoy. Gracias a ustedes por el espacio.
11 1	 EDNA RUBIELA SÁNCHEZ DIMATÉ	Virtual Teams	<p>Estoy en Teams. Buenas tardes. Ay, ya me escuchan. Bueno, mira, represento al centro comercial Bima. Estoy eh no no puedo aquí activar cámara porque no no se me dificulta. Pues nosotros hemos sido conscientes eh de la necesidad de aportarle al desarrollo de la zona y aportarle desde el tema de la conservación del humedal, pero sí o sí eh solicitamos ese visto bueno a la ampliación de la al de la autopista en el entendido de la necesidad para eh no solamente quienes visitan los espacios, sino para los estudiantes. todo lo que hemos escuchado desde las 8 de la mañana que se activó esta audiencia pública. Y somos conscientes que este proyecto como está diseñado, permite esa preservación y esa conservación del ecosistema indudablemente y además somos conscientes que nosotros tenemos que ser pues formamos partes del norte y como tal estamos comprometidos a hacer como esa veeduría de que el medio ambiente eh permita subsistir o permanecer en medio de este desarrollo que requiere urgente la ciudad. Entonces, la ampliación de la autopista es una solicitud eh de desde el centro comercial, desde los comerciantes, desde nosotros como norte, desde toda la sociedad que tiene que atravesar las dificultades diarias y eh digamos eh poder avanzar en el en esa planeación responsable de la ciudad. Desde nosotros existe un compromiso, como les decimos, con nuestro entorno, con los colegios, a hacer las eh eh avances necesarios para la preservación, conservación de las del humedal y de las razas de las razas y de la vegetación propia del mismo. Muchas gracias.</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
11 2	 CARLOS ANDRES VARGAS	Presencial	<p>Eh, yo voy a ser breve. Mi nombre es Carlos Vargas. Yo vengo en representación del colegio Gimnasio del Norte. Eh, muchas gracias a ustedes por su tiempo, porque realmente ha sido una jornada muy larga y creo que todos los presentes acá estamos en el tema. Entonces, yo personalmente les quiero agradecer porque ustedes esto es una cosa que tienen que hacerlo por ley de primera mano que ustedes quieren realizar este proyecto. Entonces, les quiero agradecer por su tiempo. Eh, nosotros como colegio estamos 200% de acuerdo con realizar el proyecto de la ampliación de la autopista. Eh, pero quisiera solamente poner sobre la mesa que hicieran una eh estudio porque de todas las intervenciones que han realizado, nadie ha hablado sobre el puente que va sobre la 201, que conecta eh la séptima sobre la avenida del Polo hasta la avenida Boyacá. Y sé que esos estudios ya están planteados dentro de la alcaldía de Bogotá y dentro del IDU, pero nadie ha puesto esa porque ese retorno ayudaría muchísimo sobre la autopista, ya que tenemos el retorno de la 245 y el retorno de la 235. Eh, entonces quisiera, por favor, no sé si hacen eh acta o alguna cosa, que quedara eh plasmado el tema para poderlo estudiar y que la ampliación de la autopista, que espero empiece pronto, eh sea uno de los puntos que ustedes tienen esta ampliación de este puente también, porque esto también ayudaría muchísimo dentro de la eh movilidad que tenemos dentro de la zona. Y yo sé que uno de los puntos que colocaron eh de las personas que hablaron eran que los retornos eran muy lejos. Si este puente se realiza con la ampliación de la autopista, ya los retornos serían un punto menos que sería. Pero yo entiendo que la el la construcción de este puente es no de ustedes como concesión, sino de la alcaldía y del IDU como tal. Entonces, si por favor ustedes lo ponen en el acta y mirarlo para que empecemos. y que este puente se</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			pueda realizar, porque yo creo que sería un punto muy importante para poderlo hacer. Muchas gracias.
11 3	 DANIEL PALACIO	Presencial	<p>Buenas tardes para todos. Eh, como se ha hablado a lo largo del de toda la audiencia, siempre se habla que la ampliación va a traer mejoras en temas ambientales, pero nunca se ha dicho cuántos. Yo enfoqué mi presentación en temas de calidad del aire y de cambio climático. Primero, pues calcular la disminución en la contaminación atmosférica y en los gases de efecto invernadero debido a la ampliación de la autopista norte. Para eso se tomó el aforo que se presentó en el proyecto. Hay dos puntos importantes que son los días típicos entre semana y los días atípicos que son los sábados y se estimaron las emisiones para los 5.83 km como proyecto y sin proyecto para los años 2022 y que fue la base y 2030. ¿Qué se hizo? Se estimaron las emisiones del año 2022, que son el año base del aforo. Luego se estimaron las emisiones si el proyecto entrar a trabajar ya, o sea, si en este momento tuviéramos los seis carriles. Luego se estimaron las omisiones para 2030 sin la ampliación y con la ampliación. ¿Por qué a 2030? Porque 2022 a 2030 va a haber un aumento en la flota vehicular y un cambio en la flota vehicular. ¿Qué nos permite hacer eso? Entonces, la línea base se tomaron los datos de la información que estaba reportada por la ANI a una velocidad promedio de 19,7 km/h en un día típico entre semana y de 6 km por hora en un día típico los sábados. Esto, ¿qué quiere decir? Pues estos son los cálculos con las horas pico y las horas valle a una velocidad promedio de 19,7 y de 6 km los sábados. Se realizó la distribución del parque automotor, una proyección de la flota 2030 y se estimaron las emisiones mediante un modelo internacional de estimación de emisiones vehiculares. ¿Qué nos permite este modelo? nos permitió calcular la disminución de</p>

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024 Versión: 7 Código: PC-FO-03
--	---	---

No	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			circular a 6 km por hora a 80 km por hora. Este aumento en la velocidad genera disminución en las emisiones. ¿Listo? En las conclusiones, en el escenario típico hay una disminución en los contaminantes de 10 toneladas años de PM10, 120 toneladas al año de CO2 de NX y 622 de CO2. Lo más importante viene acá. Hay una disminución también en el CO2, que es el gas de efecto invernadero, de 807 toneladas al año de CO2, lo que equivale a sembrar 50 hectáreas de árboles cada año. También que nos permite establecer que cuanto más rápido se haga el proyecto, más disminución se puede obtener. Muchas gracias.
11 4	 Ponencia anónima	leída por ANLA	Eh, señores, eh, Agencia Nacional de Infraestructura concesionaria Ruta Bogotá y público de la Audiencia Pública Ambiental. Agradezco de antemano el espacio brindado en esta audiencia, haciéndome participe y teniendo en cuenta mi opinión para tan presto trámite, esperando dar un pequeño aporte que pueda generar reflexión, animar a una decisión, tocar la sensibilidad de las personas que tienen en sus manos tomar la opinión y llevarla a un consenso para las decisiones que determinan la ejecución de tan importante proyecto de infraestructura. Estoy muy animada en participar. Es gratificante recibir directamente la información del proyecto en la audiencia informativa. Tuve la oportunidad de escuchar de boca de los responsables la información que es, sin más ni menos. pude escuchar los dos las dos partes con claridad, entendiendo cada posición, cada razón que lleva a pensar y expresar su conformismo como las razones de la oposición al proyecto, a las que agradezco inmensamente su tiempo y disposición para dar a entender cada razón, cada situación actual. mostrar los largos y cuidadosos estudios que se realizaron del cómo se hará los tiempos de ejecución, sus ventajas, los tipos de especies que existen en la sabana de Bogotá, su hábitat, las especies de envío de extinción. Esto sirve

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha: 28/09/2024
		Versión: 7
		Código: PC-FO-03

No .	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
			<p>para argumentar mi opinión de una manera justa, ya que a nivel de redes informativas se encuentra la posición de miles de personas que persuaden a inclinarse de manera positiva o negativa, omitiendo escuchar las dos ponencias. Salí muy a gusto, con entusiasmo, ya que vivo en la ciudad de Bogotá, zona norte, barrio Mazurén. Vivo las congestiones que se han en la autopista norte en los dos sentidos, a diferentes horas del día. Se sufre el caos, la tensión de estar en desplazamientos en la vía perdiendo horas en el transporte. De hecho, este día de la audiencia informativa tardamos 30 minutos en el trayecto de la calle 153 a la 170 por la alta congestión de usos, vehículos de carga y escuchar que es posible mejorar el tránsito, que hay oportunidades de mejora es un sueño por cumplirse. Reflexiono en que estamos en la ciudad capital del país, una ciudad que alberga a 8.3 millones de habitantes que entre enero y diciembre del 2024 en Bogotá hay 425,194 empresas activas y en los 59 municipios hay 73,746 para un total de 498,940 que mueven la economía de miles de hogares, que es la entrada al campo de la ciudad por no estar a la altura de ciudades capitales del mundo con grandes autopistas que fomentan el crecimiento económico, las relaciones con toda la población circunvecina que aporta al día a día de la ciudad porque no permitir que la ampliación de estos 5.8 km de carriles de la autopista sean la característica de una autopista que sea especialmente para el tráfico motorizado. Ahora que respeta el hábitat de la biodiversidad de especies nativas, la Tingua, los curacheros, pato canadiense, piojito, gargantilla y demás, la flora como el de té de Bogotá, el cedro, las bromelias, helechos, entre otros, que se pueden respetar. y construir no solo para la humanidad, sino para ellos en un hábitat sostenible.</p>

No.	Nombre del ponente	Lugar y medio utilizado para la intervención	Argumentos
11 5	  LUIS HERNANDO BAZZANI AFANADOR	Vídeo/ Teams	<p>Eh, por favor, me colocan el video. Represento al colegio Andino. Ya vamos a mirar el video. Un momento, por favor. (Transcripción del video) "Cada mañana es el mismo desafío, la rutina contra el tiempo. El trancón no solo nos quita minutos de sueño, nos quita calidad de vida, nos quita energía, tiempo con los amigos, con la familia, tiempo para nosotros. Me toca salir temprano y me levanto antes de las 5 a veces llego a casa y solo quiero echarme a dormir. Estamos en los buses durante hora y media por la mañana si no hay trancón. Si no, pueden ser 2 horas o más. Por la tarde es una hora y media si no llueve. Ese es un tiempo que le puede llegar a mi vida, a mi hobby, a mi deporte, a mi estudio. Es un tiempo que me puedo dar yo a mí misma. Hacemos lo posible, pero la vida no da más. Es estrés para nosotros y para los niños. Nosotros tenemos que levantarnos desde las 3 de la mañana para poder cumplir con el horario. Es mucho tiempo de estar sentados. El cansancio es visible, no se puede enseñar ni aprender bien si se llega agotado con sueño, afecta la salud mental. Si la autopista fluye, toda nuestra vida fluye. Ganamos los estudiantes, los profesores, los conductores, los trabajadores. Gana el tiempo de todos. Ese tiempo es vida. [Música] El Colegio Alemán de Bogotá con 1700 alumnos apoyamos la ampliación de la autopista porque para nosotros es una cosa muy importante para los alumnos, para nuestros padres, para toda la comunidad escolar, para la calidad de la vida de toda la comunidad escolar y toda la zona es una cosa vital para todos nosotros y la calidad de vida es calidad de educación. Una ampliación nos da tranquilidad, además nos da tiempo para estar juntos en familia. Nos da más tiempo para estar juntos después del colegio. [Música] Por el tiempo en familia. [Música] [Música]"</p>

La grabación de la Audiencia Pública Ambiental está disponible para consulta en línea y de forma gratuita, a través

 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha:	28/09/2024
		Versión:	7
		Código:	PC-FO-03

del canal de YouTube de la ANLA www.youtube.com/c/AutoridadNacionaldeLicenciasAmbientales.

Acompañamiento de Personal de la ANLA durante la Audiencia Pública Ambiental	
Presencial:	
Nombre	Entidad
Stefanía González Salamanca	Subdirección de Mecanismos de Participación Ciudadana Ambiental - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Luz Dary Carmona Moreno	Subdirección de Mecanismos de Participación Ciudadana Ambiental - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Diana Marcela Hurtado	Subdirección de Evaluación de Licencias Ambientales - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
María Cecilia Báez	Subdirección de Evaluación de Licencias Ambientales - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Francisco Vanegas	Subdirección de Mecanismos de Participación Ciudadana Ambiental - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Andrea Villalba Cifuentes	Subdirección de Mecanismos de Participación Ciudadana Ambiental - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Gloria Tatiana Martínez	- Subdirección de Mecanismos de Participación Ciudadana Ambiental - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Mansell González	Subdirección de Mecanismos de Participación Ciudadana Ambiental - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Edna Giovanna Tavera	Subdirección de Evaluación de Licencias Ambientales - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Tania Espitia	Subdirección de Mecanismos de Participación Ciudadana Ambiental - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Stefania Prieto	Subdirección de Mecanismos de Participación Ciudadana Ambiental - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Carlos Andrade	Subdirección de Evaluación de Licencias Ambientales - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Laura Mejía	Subdirección de Mecanismos de Participación Ciudadana Ambiental - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Leyla Montenegro	Subdirección de Mecanismos de Participación Ciudadana Ambiental - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA

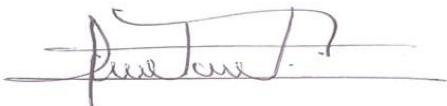
 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 	ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL	Fecha:	28/09/2024
		Versión:	7
		Código:	PC-FO-03

Angie González	Comunicaciones - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Natalia Lozano	Comunicaciones - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA

Balance de la Audiencia Pública	
Duración	10 horas con 9 minutos
Número de personas presenciales	Hasta 1.200 personas en el Coliseo Otoño de la Escuela Colombiana de Ingeniería Julio Garavito.
Número de Intervenciones	115 intervenciones
Espectadores YouTube	265 conexiones de manera simultanea
Visitas sitio Web de ANLA	321 visualizaciones de manera simultanea
Redes Sociales	https://www.facebook.com/ANLACol/ https://www.anla.gov.co/ https://www.youtube.com/@ANLA_Col https://x.com/ANLA_Col
Transmisión en vivo	A través del siguiente enlace https://www.youtube.com/watch?v=jOOqPuxxCIU

9. CIERRE DE LA AUDIENCIA

Finalizadas las exposiciones de los intervenientes y ponentes, el presidente de la audiencia en nombre de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA informa a la comunidad que la Audiencia Pública Ambiental realizada para el Proyecto LAV0004-00-2025 ha finalizado. De todo lo expresado en la Audiencia se levantará un acta que formará parte del expediente. La Audiencia Pública Ambiental fue registrada en audio y video los cuales hacen parte integral de la presente Acta. Los documentos, presentaciones, diapositivas e intervenciones presentadas en el desarrollo de la audiencia y las ponencias radicadas formarán parte del expediente administrativo LAV0004-00-2025, que reposa en el archivo de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA.



FRANCISCO VANEGAS

Coordinador del Grupo Relación Estado Ciudadanías de la Subdirección de Mecanismos de Participación Ciudadana Ambiental delegado para presidir la Audiencia Pública Ambiental.
 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA



TATIANA MARTÍNEZ

Secretaria designada para la Audiencia Pública Ambiental
 Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA

*Atendiendo a lo dispuesto en el parágrafo 3º del artículo 2.2.2.3.8.1. "Del trámite para la modificación de la licencia ambiental" del Decreto 1076 de 2015, la presente acta se expide el día 5 del mes de 12 del año 2025.