

	<b>ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL</b>	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 modificación de Licencia Ambiental para el Proyecto “CONSTRUCCIÓN TRONCAL DE LOS ANDES” ordenada mediante auto No. 006251 23 de julio de 2025.			
Expediente:	LAV0045-00-2018	Empresa:	ACCESOS NORTE DE BOGOTÁ S.A.S
Proyecto:	Modificación de la Licencia Ambiental para el proyecto Construcción Troncal de Los Andes		
Fecha:	30 de noviembre de 2025		
Lugar:	Desarrollada en el municipio de Chía en el departamento de Cundinamarca, en el Auditorio Álvaro Del Portillo de la Universidad de La Sabana.		

**1. Desarrollo de la Audiencia:**

En las instalaciones del Auditorio Álvaro Del Portillo de la Universidad de La Sabana, en el municipio de Chía, Cundinamarca, a los treinta (30) días del mes de noviembre de dos mil veinticinco (2025), siendo las 8:00 a.m., se dio inicio a la Audiencia Pública Ambiental relacionada con el trámite administrativo de modificación de la Licencia Ambiental del proyecto denominado “CONSTRUCCIÓN TRONCAL DE LOS ANDES”, cuyo titular es la empresa ACCESOS NORTE DE BOGOTÁ S.A.S., bajo el expediente LAV0045-00-2018.

La Audiencia Pública Ambiental fue solicitada por más de cien (100) personas, conforme a lo establecido en el artículo 72 de la Ley 99 de 1993 y en el artículo 2.2.2.4.1.5 del Decreto 1076 de 2015, instrumentos que habilitan a la ciudadanía para requerir este mecanismo de participación en decisiones ambientales.

La celebración de esta Audiencia Pública Ambiental fue ordenada mediante Auto No. 006251 del 23 de julio de 2025, de conformidad con lo previsto en la normatividad citada. En cumplimiento de dicha orden y con el fin de garantizar el derecho a la participación ambiental, la Autoridad reprogramó y convocó la diligencia mediante el Edicto suscrito el siete (7) de octubre de 2025 y fijado el ocho (8) de octubre de 2025, publicado en la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, en la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR y en la Personería Municipal de Chía.

Para efectos de su divulgación y en garantía del acceso a la información, se adelantaron, entre otras, las siguientes acciones:

- Difusión mediante la página web de la ANLA.
- Avanzada pedagógica de la ANLA.
- Oficios de invitación a entidades.
- Publicación de gráficos y videoclips en redes sociales institucionales.

A través de la Resolución No. 000831 del dos (2) de mayo de 2025, la Directora General de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA delegó en el doctor Alex Herney García Sarria, identificado con cédula de

	<b>ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL</b>	Fecha:	28/09/2024
		Versión:	7
		Código:	PC-FO-03

ciudadanía No. 79.046.42\_, titular del cargo de Asesor Código 1020 Grado 15, la facultad de presidir la Audiencia Pública Ambiental desde su instalación hasta su desarrollo y finalización, dentro del expediente LAV0045-00-2018.

La Audiencia Pública Ambiental, fue solicitada por más de cien (100) personas 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 domingo nueve (9) de octubre de 2025, a partir de las 8:00 a., en la Carpa Pabellón de la Vereda Samaria Sector el Humero ubicada en el municipio de Chía, Cundinamarca, y fue informada mediante Edicto del siete (07) de octubre de 2025, fijado y publicado a partir del ocho (08) 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 a 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](http://www.youtube.com/c/AutoridadNacionaldeLicenciasAmbientales)) y sus redes sociales, **Facebook** ([www.facebook.com/ANLACol/](http://www.facebook.com/ANLACol/)), **Twitter** (@ANLA\_Col) y su **página web** ([www.anla.gov.co](http://www.anla.gov.co)), con interpretación en lengua de señas colombiana, y retransmisión de la reunión informativa en las siguientes páginas:

Descripción de la página	Enlace de conexión
<b>FACEBOOK ANLA:</b>	<a href="https://www.facebook.com/ANLACol/">https://www.facebook.com/ANLACol/</a>
<b>PÁGINA WEB ANLA:</b>	<a href="https://www.anla.gov.co/">https://www.anla.gov.co/</a>
<b>YOUTUBE ANLA:</b>	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=WtGpsGXeYGI">https://www.youtube.com/watch?v=WtGpsGXeYGI</a>
<b>X ANLA:</b>	<a href="https://twitter.com/ANLA_Col">https://twitter.com/ANLA_Col</a>

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 ACCESOS NORTE DE BOGOTÁ S.A.S. presentó la modificación de la Licencia Ambiental para el proyecto “CONSTRUCCIÓN TRONCAL DE LOS ANDES” 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 la comunidad en general y otros grupos de interés formularon preguntas con relación al proyecto y obtuvieron respuestas por parte de la empresa a cargo del mismo. De igual manera, en este espacio, se pudo efectuar preguntas a la ANLA con relación al trámite administrativo y al proceso de modificación.

## Acompañamiento de personal de la ANLA durante la reunión informativa

### Presencial:

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

Nombre	Entidad
Stefanía González Salamanca	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
Diana Hurtado	Subdirección de Evaluación de Licencias Ambientales - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Luz Dary Moreno	Subdirección de Mecanismos de Participación Ciudadana - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
María Cecilia Báez	Subdirección de Evaluación de Licencias Ambientales - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Andrés Villamarin	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
Cesar Moyano	Subdirección de Evaluación de Licencias Ambientales - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Angela Jiménez	Subdirección de Evaluación de Licencias Ambientales - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Angel Mauricio Rodríguez	Subdirección de Mecanismos de Participación Ciudadana - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Felipe Castiblanco	Subdirección de Mecanismos de Participación Ciudadana - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Jairo Ruiz	Subdirección de Evaluación de Licencias Ambientales - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Ivon Almonacid	Subdirección de Evaluación de Licencias Ambientales - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Stefania Prieto	Subdirección de Mecanismos de Participación Ciudadana - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Javier Castellanos	Subdirección de Mecanismos de Participación Ciudadana - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Lorena Camberos	Subdirección de Mecanismos de Participación Ciudadana - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Leyla Montenegro	Subdirección de Mecanismos de Participación Ciudadana - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Daniel Vera	Subdirección de Seguimiento de Licencias Ambientales - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Jenny Hernández	Subdirección de Seguimiento de Licencias Ambientales - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Alex García	Subdirección de Mecanismos de Participación Ciudadana - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Carlos Andrade	Subdirección de Evaluación de Licencias Ambientales - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA

	<b>ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL</b>	Fecha:	28/09/2024
		Versión:	7
		Código:	PC-FO-03

Paula Mejía	Subdirección de Mecanismos de Participación Ciudadana - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
-------------	---

<b>Balance de la Reunión Informativa</b>	
Duración	7 horas y 15 minutos
Número de personas presenciales	Hasta 450 personas en la Carpa Pabellón de la Vereda Samaria Sector el Humero ubicada en el municipio de Chía, Cundinamarca
Número de preguntas formuladas y resueltas	86
Espectadores YouTube	Hasta 159 personas de manera simultánea
Redes Sociales	Se realizó cobertura digital en Facebook, con un total de 232 personas conectadas simultáneamente junto con las presentes en YouTube.
Transmisión	La reunión informativa fue transmitida por las redes sociales de la ANLA con servicio de interpretación de lengua de señas 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 Carpa Pabellón de la Vereda Samaria Sector el Humero ubicada en el municipio de Chía, Cundinamarca

## 2. AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL

La celebración de la Audiencia Pública Ambiental se realizó el domingo treinta (30) 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 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 o 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 día 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.

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


- La página web de la ANLA: [www.anla.gov.co](http://www.anla.gov.co), a través del formulario previsto para este fin
- El correo electrónico de la ANLA: [licencias@anla.gov.co](mailto:licencias@anla.gov.co)
- De manera presencial en la Corporación Autónoma Regional y en la Personería Municipal de Chía, Cundinamarca.

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

Descripción de la página	Enlace de conexión
<b>FACEBOOK ANLA:</b>	<a href="https://www.facebook.com/ANLACol/">https://www.facebook.com/ANLACol/</a>
<b>PÁGINA WEB ANLA:</b>	<a href="https://www.anla.gov.co/">https://www.anla.gov.co/</a>
<b>YOUTUBE ANLA:</b>	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=qH6ovPh_0C4">https://www.youtube.com/watch?v=qH6ovPh_0C4</a>
<b>X ANLA:</b>	<a href="https://x.com/ANLA_Col">https://x.com/ANLA_Col</a>

### Orden del Día

- ✓ Proyección de videos institucionales de la ANLA
  - ¿Qué hace la ANLA?
  - ¿Qué es la Audiencia Pública Ambiental?
  - Diferencia entre queja y denuncia.
  - Mecanismos de participación ciudadana.
  - Tiempos de licenciamiento.
  - Presentación a cargo de Alex Herney García Sarria, Asesor de la Subdirección de Mecanismos de Participación Ciudadana Ambiental y Presidente de la Audiencia.
- ✓ Video de seguridad del recinto
- ✓ Presentado por los operadores logísticos / Universidad de La Sabana.
- ✓ Interpretación de himnos
  - Himno de la República de Colombia.
  - Himno del Departamento de Cundinamarca.
  - Himno del Municipio de Chía
- ✓ Explicación de la Audiencia Pública Ambiental y reglas de intervención a cargo de Stefanía González Salamanca, Líder de Audiencias Públicas Ambientales.
- ✓ Presentación del proceso de evaluación
- ✓ Exposición de la Subdirección de Evaluación de Licencias Ambientales – SELA, a cargo de Óscar Ortiz, Profesional Social de la SELA.

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

- ✓ Presentación del estado de la modificación del proyecto a cargo de Hernando Salazar, Luisa Narváez y Mónica Zambrano, representantes de ACCESOS NORTE DE BOGOTÁ S.A.S.

✓ **SALUDOS INSTITUCIONALES Y PRESENTACIÓN DE ENTIDADES PÚBLICAS**

- ✓ Entes de control
  - Procuraduría General de la Nación:
    - Olga Patín (modalidad virtual)
    - Luis Alfredo Macías
  - Defensoría del Pueblo:
    - Mauricio Gutiérrez
  - Contraloría General de la República:
    - Richard Cubillos
  - Personería Municipal de Chía:
    - Daniel Moyano
- ✓ Entidades públicas nacionales
  - Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR:
    - Yoagen Germaine Díaz Fontecha
  - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI:
    - Diana Gutiérrez
- ✓ Entidades departamentales – Gobernación de Cundinamarca
  - Diego Cárdenas
  - Jessenia Herrero
- Entidades municipales
  - Alcaldía Municipal de Chía:
    - Leonardo Donoso (Alcalde)

✓ **INTERVENCIONES INSTITUCIONALES POR DERECHO PROPIO**


- CAR – Yoagen Germaine Díaz Fontecha
- Alcaldía de Chía – Leonardo Donoso

✓ **INTERVENCIÓN DE LOS SOLICITANTES DE LA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL**

- Representantes del grupo de más de 100 solicitantes:
- Sofía Hidrobo Urbano
- Javier Muñoz
- Ana Sastoque
- Iris Laverde
- Pedro Salazar
- Andrea Antonio

✓ **INTERVENCIONES DE LA COMUNIDAD**

Intervenciones orales de las personas debidamente inscritas, cuyas inscripciones fueron recibidas hasta el 25 de noviembre de 2025 a las 5:00 p.m., conforme a lo dispuesto en el edicto de convocatoria. Las y los participantes fueron llamados de acuerdo con los turnos confirmados mediante correo electrónico del jueves 27 de noviembre de 2025, en el cual se indicó el tiempo asignado para su intervención.

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

### Instalación de la Audiencia Pública Ambiental

El día domingo treinta (30) de noviembre de dos mil veinticinco (2025), siendo las 8:00 a.m., el doctor Alex Herney García Sarria, en su calidad de Presidente de la Audiencia, dio la bienvenida a las autoridades presentes y a la comunidad en general, dando inicio a la Audiencia Pública Ambiental ordenada por la ANLA dentro del expediente LAV0045-00-2018, correspondiente al trámite de modificación de la Licencia Ambiental del proyecto “CONSTRUCCIÓN TRONCAL DE LOS ANDES”, a cargo de la empresa ACCESOS NORTE DE BOGOTÁ S.A.S.

Acto seguido, se presentó a las personas que conformaban la mesa principal, iniciando con la Secretaría asignada a Stefania González Salamanca y la moderación logística a cargo de Andrea Villalba, junto con los demás profesionales de la ANLA que acompañarían el desarrollo de la diligencia.

En este punto, se dejó constancia de las condiciones logísticas dispuestas para facilitar la participación ciudadana, informando que la empresa ACCESOS NORTE DE BOGOTÁ S.A.S. había puesto a disposición de la comunidad seis rutas de transporte gratuitas, operadas desde distintos puntos del municipio hacia el recinto, con monitores identificados de la empresa y de la Autoridad, así como rutas de retorno programadas para el cierre de la jornada. Se indicó también que el parqueadero de la Universidad de La Sabana sería gratuito, buscando garantizar condiciones de accesibilidad y participación efectiva.

Posteriormente, la ANLA recordó a las personas asistentes la necesidad de mantener un ambiente de respeto, escucha activa y reconocimiento de la diversidad de opiniones, resaltando que la Audiencia debía desarrollarse conforme a los principios de la democracia ambiental. De igual forma, se reiteró que, conforme a la Directiva 13 del 28 de agosto de 2025, expedida por la Procuraduría General de la Nación, estaba estrictamente prohibido realizar proselitismo político, intervenir en controversias de carácter electoral o difundir propaganda en favor o en contra de cualquier movimiento político o candidatura durante el desarrollo del evento.


Se dejó constancia de que la Audiencia era transmitida en vivo a través de los canales oficiales de la ANLA — YouTube, Facebook y el sitio web institucional— con el fin de garantizar el acceso público y continuo a la información. Asimismo, se anunció la presencia de intérpretes de Lengua de Señas Colombiana, con lo cual se aseguró accesibilidad para personas con discapacidad auditiva.

En materia de protección de datos personales, la ANLA informó que la recolección, uso y tratamiento de la información suministrada durante el evento se realizarían de conformidad con la Ley 1581 de 2012, los Decretos 1377 de 2013 y 1074 de 2015, así como con las decisiones de la Superintendencia de Industria y Comercio. Se explicó que las personas que, por razones de seguridad o privacidad, no desearan ser grabadas, fotografiadas o filmadas podían informarlo al personal de apoyo de la ANLA. También se indicó que las personas inscritas bajo modalidad anónima tendrían garantizada dicha condición durante su intervención. Respecto de los menores de edad, se informó que estos podrían intervenir.

A continuación, se presentaron las constancias pedagógicas relacionadas con las funciones de la ANLA y con el mecanismo de Audiencia Pública Ambiental, destacando que este espacio tiene por objeto dar a conocer el proyecto, los impactos identificados y las medidas de manejo propuestas, así como recibir opiniones, informaciones y documentos que deberán ser tenidos en cuenta en el análisis de la Autoridad.

Posteriormente, se ofreció una explicación sobre la dinámica de intervención, los tiempos asignados y la metodología para el desarrollo ordenado de la jornada. Se señaló que el uso del tiempo sería estrictamente



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

controlado y que las intervenciones debían centrarse en aspectos relacionados con el proyecto y con el objeto de la Audiencia. Asimismo, se reiteró el papel de la mesa de apoyo, encargada de organizar los turnos, recibir ponencias y gestionar el material audiovisual que las personas quisieran proyectar.

Tras estas constancias, se dio paso a las intervenciones institucionales de la ANLA, dirigidas a contextualizar el estado del trámite administrativo, así como a la presentación de la empresa ACCESOS NORTE DE BOGOTÁ S.A.S., que expuso las condiciones específicas del proyecto y los avances en relación con la solicitud de modificación de la Licencia Ambiental. Posteriormente, se escucharon los saludos institucionales de los entes de control, autoridades nacionales, regionales, departamentales y municipales, y finalmente la intervención de las personas solicitantes de la Audiencia Pública Ambiental.

Finalmente, la ANLA reiteró el llamado al cumplimiento de las reglas, al respeto en el uso de la palabra y a la importancia de mantener un ambiente propicio para el ejercicio pleno del derecho a la participación ambiental.

#### **Pautas de la Audiencia Pública Ambiental**

Posteriormente, la Secretaría técnica de la Audiencia 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, insumos que serán considerados por la ANLA dentro del proceso de evaluación de la solicitud de modificación de la licencia ambiental. Se reiteró que la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales no ha tomado ninguna decisión sobre la viabilidad del proyecto y que las intervenciones ciudadanas hacen parte integral del 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 jueves 27 de noviembre de 2025, en el cual se informó también el tiempo máximo de intervención, fijado en tres (3) minutos por persona. Igualmente, se indicó que en dicho 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 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 pueden intervenir libremente en la Audiencia; sin embargo, si deseaban aparecer en las grabaciones o fotografías del evento, debía aportarse previamente el



	<b>ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL</b>	Fecha:	28/09/2024
		Versión:	7
		Código:	PC-FO-03

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 interpelaciones, por lo que no se permiten interrupciones durante las intervenciones. Se enfatizó la importancia del respeto por el orden del día 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.

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

De forma consecuente, Oscar Ortiz, profesional de la Subdirección de Evaluación de Licencias Ambientales, dio paso a la exposición en materia del proceso de evaluación ambiental. Entre los aspectos en que se centró su intervención se abordó: (i) qué es una licencia ambiental, (ii) trámite administrativo de la evaluación de la modificación de la Licencia Ambiental y (iii) Qué es y cuáles son los contenidos de un Estudio de Impacto Ambiental.




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




### Explicación del Proyecto por parte de la empresa ACCESOS NORTE DE BOGOTÁ S.A.S

Posteriormente, se dio paso a la explicación del proyecto de modificación, los impactos y medidas de manejo ambiental por parte de la empresa ACCESOS NORTE DE BOGOTÁ S.A.S., bajo la dirección del profesional Hernando Salazar y el equipo delegado mediante la utilización de una presentación y apoyos de videos y diapositivas.



**Hernando Salazar**  
Accesos Norte a la ciudad de Bogotá  
Audiencia Pública Ambiental - Proyecto Troncal de los Andes



**Contrato de Concesión APP 001 del 10 de enero de 2017 - Agencia Nacional de Infraestructura**

**Entes Reguladores**

- Agencia Nacional de Infraestructura
- Interventoría - Consorcio ETSA - SIGA

**Alcance UF3:**

- Construcción de Vía Nueva en doble calzada.
- Dos carriles por calzada
- Construcción de dos puentes vehiculares sobre el Río Bogotá
- Operación y mantenimiento

**UF3 - 3.4 KM**

**Variante Chía denominada Carretera de los Andes**  
Origen: "Sector el Humero Intersección Destello"  
Destino: "Autopista Norte - Sector Peaje Andes"

**Grupo de Accionistas**

#### Antecedentes

Fecha	Evento
24 agosto 2017	Solicitud de pronunciamiento sobre la NO NECESIDAD DE DAA
23 noviembre 2017	Comunicación ANLA indica NO NECESIDAD de DAA
27 noviembre 2018	Licencia Ambiental Resolución 2189
14 octubre 2020	Se presenta Acción Popular por parte de la Personería de Chía para proteger los derechos colectivos al medio ambiente presuntamente amenazados con el trazado de la Troncal de los Andes al afectar directamente un cuerpo de agua que contiene especies en peligro de extinción

#### Antecedentes

Fecha	Evento
26 febrero 2021	Resolución 414 ordena "Caracterización ambiental actualizada del predio San Jacinto con especial énfasis en el polígono entre abscisas K1+600 hasta K0+900, el Jarlón CAR-PIAB y vallado Proteche."
18 marzo 2021	Se decreta medida cautelar que ordena suspender Licencia Ambiental y suspender todas las obras sobre la Troncal de los Andes.
26 marzo 2021	La medida cautelar estará vigente: 1. Hasta tanto se determine con certeza por las Autoridades Ambientales correspondientes la caracterización del cuerpo de agua no identificado en el trámite de licencia sobre el predio denominado San Jacinto y de ser necesario se realicen las gestiones necesarias por Accesos Norte para la modificación de la Licencia Ambiental incluyendo evaluación de impactos sobre el cuerpo de agua; o 2 hasta que se profiera sentencia
26 marzo 2021	La CAR emite el Informe Técnico DRN-044 sobre la caracterización del cuerpo de agua situado en la propiedad de San Jacinto

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

### Antecedentes

**17 enero 2022**

Tribunal Administrativo de Cundinamarca repone la medida cautelar y la limita a la suspensión de todas las obras y actividades al predio denominado San Jacinto - solo se notifica el 1 de marzo de 2022.

**01 marzo 2022**

Auto mediante el cual se repone medida cautelar y se limita la suspensión de obras al predio.

**18 mayo 2022**


Resolución 1037 modifica resolución 414 y ordena caracterización ambiental actualizada y aclara el nombre del predio denominado San Jacinto siendo el correcto Las Vieguitas con especial énfasis en el polígono K1+022D - K1+000D.

**19 mayo 2023**

Resolución 1055 de ANLA ordena tramitar modificación de la Licencia de tal forma que NO SE INTERVENGA el cuerpo de agua ubicado en el predio LAS VEGUITAS contenido en el polígono entre las abscisas K1+200 al K1+586.


### Modificación de Trazado

Resolución No 1055 del 19 de mayo de 2023 - Long. Mod. 5.3 Km




**ARTÍCULO PRIMERO:** Tramitar la modificación de la Licencia Ambiental otorgada mediante la Resolución 2189 del 27 de noviembre de 2018, para el proyecto "CONSTRUCCIÓN TRONCAL DE LOS ANDES" de tal forma que no se intervenga el cuerpo de agua ubicado en el predio "Las Vieguitas" contenido en el polígono que se forma entre las abscisas del proyecto K1+200 y K1+586. (Sinon: Bienes)

### Canal Prolache - Actual



Representación Esquemática

### Canal Prolache - Actual



Representación Esquemática

### Canal Prolache

**Año 2017 - Información Inicial Estudio de Impacto Ambiental**

Sin Jarillón CAR - Flub

Sin Cuerpo de Agua

Con Sistema de Bombeo


**Año 2025 - Actual**

Con Jarillón CAR - Flub

Con Cuerpo de Agua

Canal Prolache

### Canal Prolache - Año 2017



San Jacinto


### Canal Prolache

De acuerdo con el Informe Técnico DRN No. 044 del 26 de marzo de 2021, de Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca - CAR, menciona que "El único sistema hídrico natural presente en la zona desde 1939, corresponde al río Bogotá".


El Instituto de Investigación de Recursos Biológicos Alexander von Humboldt, mediante oficio No 202305000034621 del 11 de abril de 2023, menciona que "...con la información disponible actualmente no es posible determinar con certeza la función principal del Canal Prolache dentro de la dinámica hídrica local. Para responder con propiedad si este canal actúa como infraestructura de riego, drenaje de aguas lluvias o regulador de caudales, se requieren estudios de detalle incluyendo campo, laboratorio e investigación biológica e hidrográficas".

La Alcaldía Municipal de Chía Mediante comunicación No DA-063-2023 del 21 de abril de 2023, menciona sobre el canal Prolache que "No existe ninguna consideración especial reconocida sobre el canal por parte de la Administración Municipal; sin embargo, a lo largo del tiempo, tradicionalmente, este ha sido utilizado para la realización de actividades de riego en los cultivos de los predios aledaños".

De la misma manera, en lo relacionado con el interés cultural, el municipio no ha realizado ningún estudio relacionado con el canal o el entorno del mismo; sin embargo, se consultó el Atlas arqueológico de Colombia, publicado en el portal Geoparque del ICANH, en donde no se identifican sitios de interés cultural en la zona objeto de consulta".

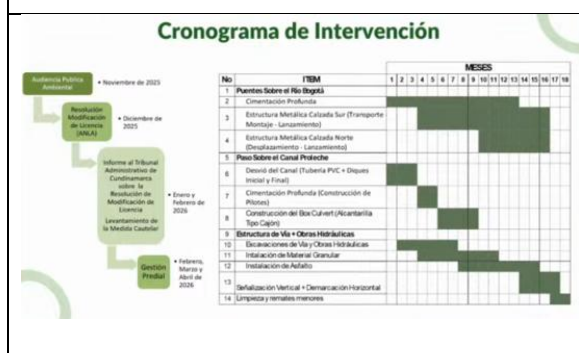
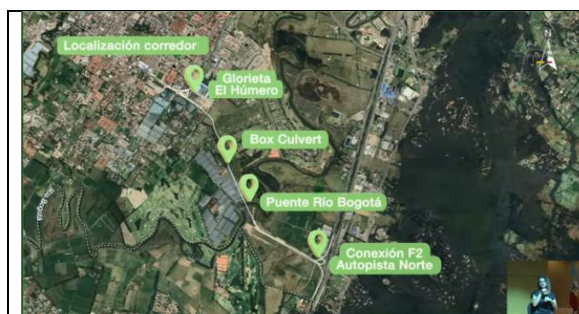



### Cruce del Canal Prolache - Planta



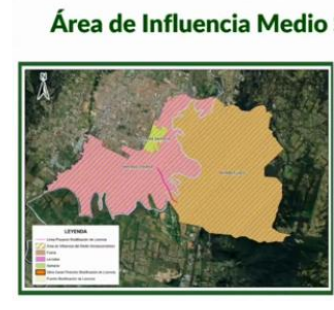



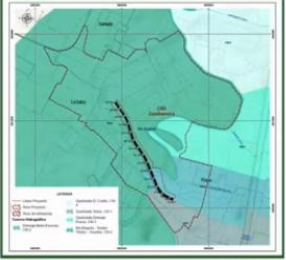



Representación Esquemática






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

<h3>Consulta a Entidades.</h3> <p>Se solicitó pronunciamientos y conceptos a entidades de orden nacional y regional con respecto al área de estudio establecida para la modificación de la Licencia Ambiental.</p> <div> <p>Identificación de la Superposición de Proyectos para lo cual la ANLA emitió concepto con radicado 20232200646861 del primero de diciembre de 2023 indicando que NO se presenta Superposición de Proyectos Licenciados.</p> <p>El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible con radicado N° 21022023E2041356 del 5 de diciembre de 2023 en donde se establece superposición con el río Bogotá.</p> </div> <div> <p>La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, con radicado 20231118343 ACNB-15120-2023 del primero de diciembre de 2023 emitió concepto indicando que NO se presenta Superposición de Proyectos Regionales y también indica que no se encuentra presencia de áreas protegidas regionales.</p> </div>	<h3>Consulta a Entidades.</h3> <p>Se solicitó pronunciamientos y conceptos a entidades de orden nacional y regional con respecto al área de estudio establecida para la modificación de la Licencia Ambiental.</p> <div> <p>Ministerio de Cultura Radicación 411-2023 del 4 de diciembre de 2023 emitió concepto indicando que No se encuentra en el área del proyecto Bienes de Interés Cultural – BIC.</p> <p>La Dirección Nacional de Consulta Previa emitió Resolución No ST-0615 del 28 de mayo de 2024 en donde se ratifica que No procede la consulta previa para la ejecución de las obras de la Troncal de Los Andes.</p> </div> <div> <p>ICANH</p> <p>Para la presentación de la modificación de la Licencia Ambiental se gestionó la Adenda de modificación No. 007 a la autorización de intervención arqueológica No. 7811, con la cual se aprobó el Plan de Manejo Arqueológico para el proyecto.</p> </div>																							
<h3>Estudio De Impacto Ambiental Área De Influencia</h3> <p><b>Medio abiótico (Físico)</b></p> <p>Criterios de selección caracterización del área de influencia</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Componente Suelo (Uso actual)</li> <li>• Componente Hidrológico (Sistema de drenajes, ronda hídrica y mancha de inundación)</li> <li>• Componente Paisaje (Cuenca visual)</li> <li>• Componente Atmosférico (Modelación de Ruído)</li> </ul> 	<h3>Área de Influencia Medio Biótico</h3> <p><b>Criterios de selección Medio biótico</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Componente Flora (Coberturas)</li> <li>• Componente Fauna (Conectividad Funcional)</li> </ul> 																							
<h3>Área de Influencia Medio Socioeconómico</h3> <p><b>Criterios de selección</b></p> <p>Unidad Territorial mayor Chia Unidades Territoriales Menores</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vereda Fusca</li> <li>• Vereda La Balsa</li> <li>• Barrio Samaria</li> </ul> 	<h3>Uso Actual del Suelo Medio Abiótico</h3> <div>  <p><b>GANADERÍA:</b> Pastoreo extensivo</p>  <p><b>AGRICULTURA:</b> Cultivos permanentes intensivos</p>  <p><b>CONSERVACIÓN:</b> Áreas para la conservación y/o recuperación de la naturaleza, recreación Cuerpo de Agua Naturales (Río Bogotá)</p> </div>																							
<h3>Hidrología</h3> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Área Hidrográfica</th> <th>Zona Hidrográfica</th> <th>Subzona Hidrográfica</th> <th>Cuenca Orden 1</th> <th>Cuenca Orden 2</th> <th>Cuenca Orden 3</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Caribe</td> <td>Alto Magdalena</td> <td>Rio Bogotá</td> <td>Rio Magdalena</td> <td>Rio Bogotá</td> <td>Drenaje Bella Escuela Quebrada-Drenaje Puma Rio Bogotá - Sector Tibitos - Soacha</td> </tr> </tbody> </table> 	Área Hidrográfica	Zona Hidrográfica	Subzona Hidrográfica	Cuenca Orden 1	Cuenca Orden 2	Cuenca Orden 3	Caribe	Alto Magdalena	Rio Bogotá	Rio Magdalena	Rio Bogotá	Drenaje Bella Escuela Quebrada-Drenaje Puma Rio Bogotá - Sector Tibitos - Soacha	<h3>Monitoreo de calidad de agua</h3>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>NOMBRE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>RESERVOIRIO MONGIBELLO 1</td></tr> <tr><td>CANAL 1</td></tr> <tr><td>CANAL 2</td></tr> <tr><td>RESERVOIRIO MONGIBELLO 3</td></tr> <tr><td>RESERVOIRIO MONGIBELLO 2</td></tr> <tr><td>CANAL PROLECHE*</td></tr> <tr><td>CUERPO DE AGUA ARTIFICIAL VEGUITAS*</td></tr> <tr><td>RIO BOGOTÁ - AGUAS ARRIBA DEL CRUCE</td></tr> <tr><td>RIO BOGOTÁ - AGUAS ABAJO DEL CRUCE</td></tr> <tr><td>AGUAS ARRIBA DEL CANAL PROLECHE</td></tr> </tbody> </table> <p>• Por requerimiento de información adicional, se adelantó monitoreos de calidad de sedimentos.</p> <p>Monitoreos • Periodo de lluvia    * Periodo seco</p>	NOMBRE	RESERVOIRIO MONGIBELLO 1	CANAL 1	CANAL 2	RESERVOIRIO MONGIBELLO 3	RESERVOIRIO MONGIBELLO 2	CANAL PROLECHE*	CUERPO DE AGUA ARTIFICIAL VEGUITAS*	RIO BOGOTÁ - AGUAS ARRIBA DEL CRUCE	RIO BOGOTÁ - AGUAS ABAJO DEL CRUCE	AGUAS ARRIBA DEL CANAL PROLECHE
Área Hidrográfica	Zona Hidrográfica	Subzona Hidrográfica	Cuenca Orden 1	Cuenca Orden 2	Cuenca Orden 3																			
Caribe	Alto Magdalena	Rio Bogotá	Rio Magdalena	Rio Bogotá	Drenaje Bella Escuela Quebrada-Drenaje Puma Rio Bogotá - Sector Tibitos - Soacha																			
NOMBRE																								
RESERVOIRIO MONGIBELLO 1																								
CANAL 1																								
CANAL 2																								
RESERVOIRIO MONGIBELLO 3																								
RESERVOIRIO MONGIBELLO 2																								
CANAL PROLECHE*																								
CUERPO DE AGUA ARTIFICIAL VEGUITAS*																								
RIO BOGOTÁ - AGUAS ARRIBA DEL CRUCE																								
RIO BOGOTÁ - AGUAS ABAJO DEL CRUCE																								
AGUAS ARRIBA DEL CANAL PROLECHE																								



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

<p><b>Monitoreo de calidad de aire</b></p> <p>3 puntos de monitoreo de calidad del Aire Fecha: Diciembre de 2023</p> 	<p><b>Monitoreo de Ruido</b></p> <p>Se realizaron cuatro puntos de monitoreo para ruido Jornada día hábil y no hábil Fecha: Diciembre de 2023</p> 
<p><b>Medio Biótico</b></p> <p><b>Caracterización florística</b></p> <p>Elaboración de 4 parcelas en la cobertura de Vegetación Secundaria Alta</p> <p>Elaboración de transectos • Pastos limpios: 4 transectos • Pastos enmalezados: 2 transectos • Pastos arbolados: 2 transectos</p> <p>Especies predominantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Acacia negra (<i>Acacia decurrens</i>)</li> <li>Acacia amarilla (<i>Paraserianthes lophantha</i>)</li> <li>Acacia japonesa (<i>Acacia melanoxylon</i>)</li> <li>Eugenia (<i>Syzygium paniculatum</i>)</li> </ul> <p>Especies Foráneas</p>	 <p><b>MONICA ZAMBRANO</b></p>
<p><b>Caracterización Faunística</b></p> <p>Fases Metodológicas</p> <p>1. Recolección de información secundaria en Publicaciones a nivel nacional, regional y local incluyendo: 1. Humedales del sector San Jacinto-Hipódromo de los Andes, Chía Cundinamarca (Loretta - 2020) 2. Informe Técnico Humedal San Jacinto Los Andes elaborado en marzo de 2021 Universidad del Bosque</p> <p>2. Recolección información primaria en campo por profesionales especializados: 1. Registro detallado de aves, mamíferos, anfibios y reptiles (Visual - Auditivo) 2. Recordos y trampas de captura temporal (Trampas Sherman, Trampas Tomahawk y redes de niebla)</p> <p>3. Clasificación taxonómica de especies e identificación de especies de importancia: 1. Endemismos, migraciones y especies amenazadas según cuatro criterios: • IUCN - CITES - Libros rojos - Resolución 0126/2024</p>	<p><b>Caracterización Faunística</b></p> <p><b>AVES</b></p> <p>42 especies de aves registradas de manera directa/ 136 especies reportadas como potenciales para el área de influencia:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Once (11) especies de aves migratorias</li> <li>Dos (2) especies de aves endémicas (Monjita Bogotana y Tingua de Pico verde)</li> <li>Una especie (Tingua de pico verde) reportada en categoría de peligro (EN), Chiribirlo (NT)</li> <li>Seis especies reportadas dentro de CITES Apéndice II.</li> </ol> <p>Lista Roja de la UICN</p> <p>Extinto    Amenazado    Preocupación menor</p> <p>(A) Monjita Bogotana (<i>Chrysomitris tristis</i>), (B) Hita gris (<i>Alcedo grayii</i>), (C) Gendón neogranadino (<i>Arremonops phaeocephalus</i>), (D) Pájaro carpintero (<i>Caprimulgus vociferus</i>)</p> <p>(E) Tingua de pico rojo (<i>Salpinctes obsoletus</i>) (F) Tingua de pico verde (<i>Salpinctes obsoletus</i>)</p>
<p><b>Caracterización Faunística</b></p> <p><b>HERPETOS</b></p> <p>11 especies reportadas como potenciales para el área de influencia (3 anfibios / 6 reptiles):</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Rana sabanera (<i>Dendropsophus molitor</i>) - Endémica</li> <li>4 especies de Reptiles probables endémicos.</li> <li>Lagartija Bogotana (<i>Anadia bogotensis</i>) Vulnerable (LR, Res 0126/2024)</li> </ol> <p><i>Dendropsophus molitor</i> Rana sabanera</p> <p><b>MAMÍFEROS</b></p> <p>3 especies de mamíferos registradas de manera directa para el área de influencia:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>No hay especies migratorias</li> <li>Una subespecie endémica</li> <li>Las tres especies registradas de manera directa en categoría LC (Preocupación menor)</li> </ol> <p><i>Cavia aperea arviculiformis</i> Cari</p>	<p><b>Conectividad Funcional</b></p> <p><b>Especies Modeladas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Tingua moteada (<i>Porphyriops melanops</i>)</li> <li>Zarigüeya Orejiblanca andina (<i>Didelphis pernigra</i>)</li> <li>Curi (<i>Cavia aperea anolaimae</i>)</li> </ul> <p>La conectividad del área <u>no se afecta severamente</u>: en los índices de conectividad calculados <u>no se presenta una reducción significativa</u> entre los escenarios sin proyecto y con proyecto, mostrando que la probabilidad de conexión se puede conservar.</p>  <p>Curi (<i>Cavia aperea anolaimae</i>) Curi (<i>Cavia aperea anolaimae</i>)</p>



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

### Pasos de Fauna

Los pasos de fauna fueron establecidos según los parámetros dados por el manual de "Lineamientos de infraestructura verde vial para Colombia (IAPV)"

Paso de Fauna 1  
Paso de Fauna 2  
Box Culvert  
Habitat  
Canal Prolecho

### Medio Socioeconómico

<b>Población Total A.I:</b> 8.384 habitantes. *Vereda Fusca (2,9%) *Barrio Samaria (54,9%) *Vereda La Balsa (42,3%) <b>Población en Edad de Trabajar</b> *Vereda Fusca: 45% *Barrio Samaria: 65,2% *Vereda La Balsa: 41,2%	<b>Economía</b> • Ganadería • Ichercha • Cultivos • Exportación. • Agricultura familiar. • Comercio menor, industria y prestación de servicios.	<b>Componente Espacial</b> • Acceso a acueducto: 100% veredal y Emerschía en Fusca. • Las densas Emerschías. • Manejo aguas domésticas: Pozos sépticos rurales y alcantarillado Emerschía. • Manejo residuos sólidos: 100% recolección Emerschía. • Acceso a Energía: 100% ENEL - Codensa. <b>Servicios Sociales</b> • Educación: Instituciones educativas en Unidades territoriales • Salud: Cobertura 100% casco urbano.
--	---	--

### Lineamientos de Participación - EIA

Con el objetivo de socializar los resultados del complemento y ajuste del EIA para solicitar la modificación de la Licencia Ambiental del proyecto, presentando el alcance de dicha modificación, los principales aspectos técnicos del tratado y sus obras asociadas, la delimitación y caracterización del área de influencia en los diferentes medios, la demanda de recursos naturales, la zonificación ambiental y de manejo, la evaluación de los impactos identificados, así como las medidas propuestas en el Plan de Manejo Ambiental y las compensaciones bióticas contempladas.

Tipo	Reuniones programadas	Fecha	Asistentes
Socializaciones presenciales	CAR	9 de octubre de 2024	15
	Autoridades locales de Chía	23 de octubre de 2024	19
	Vereda Fusca	24 de octubre de 2024	0*
	Hacienda Cuernavaca		
	Vereda La Balsa		
	Urbanización San Jacinto		
	Finca Monguibello Finca Villa La MG Vereda Samaria	25 de octubre de 2024	78

### Lineamientos de Participación - RIA

Con el fin de dar alcance a los Requerimientos de Información Adicional de la ANLA solicitados en la información adicional se implementó una estrategia de socialización basada en una pieza comunicativa central (Boletín informativo sobre actividades del proyecto, impactos y medidas de manejo), apoyada en recorridos presenciales por el área de influencia.

Tipo	Recorridos	Fecha recorridos	Información
Recorridos puerta a puerta con comunidades y autoridades	Vereda La Balsa	7 de mayo de 2025	27
	Institución Educativa Oficial La Balsa	7 de mayo de 2025	3
	Vereda La Balsa	8 de mayo de 2025	30
	El Humero / barrio El Cairo	8 de mayo de 2025	45
	Vereda Samaria	9 de mayo de 2025	40
	Institución Educativa Oficial La Balsa	13 de mayo de 2025	60
	Alcaldía municipal de Chía	13 de mayo de 2025	3
	Personería municipal de Chía	13 de mayo de 2025	3
	Vereda Samaria	20 de mayo de 2025	15
	Vereda Fusca	20 de mayo de 2025	31
Medios de comunicación	Vereda Fusca	21 de mayo de 2025	10
	Alcaldía municipal de Chía	23 de mayo de 2025	50
	Universidades de la zona U sabana	28 de mayo de 2025	30

### Lineamientos de Participación - RIA

De igual forma, se llevó a cabo un plan de medios que incluyó video institucional, cuña radial, publireportaje regional y difusión a través de los canales propios de la Concesión, esto a partir de las piezas informativas generadas con la información del EIA.

Tipo	Recorrido	Fecha
Publicaciones	Redes sociales de la Concesión (X, YouTube, Instagram, Facebook, TikTok)	Mes de mayo de 2025
	En el periódico Adrenalina informativo regional (4000 ejemplares)	Publicación número 261 de 2025
Boletín informativo	Presentación en pantallas del peaje e instalación del QR en los peajes	Mes de mayo de 2025

### Lineamientos de Participación - RIA

Envío de un oficio explicativo vía correo electrónico, con la descripción general de las actividades de obra, los impactos ambientales asociados y las medidas de manejo propuestas. Adicionalmente, se anexó en formato digital el boletín informativo y el video institucional, invitando a las organizaciones a establecer contacto directo con la Concesión para resolver cualquier inquietud adicional.

Tipo	Entidad	Grupo social	Entidad
Organizaciones ambientales	Veeduría Ciudadana "Nuevo Río Bogotá"	Empresas de transporte	Autoservicio Chía
	Veeduría Ciudadana "Amigos de Tiquiza"		Costranschía
	Veeduría Ciudadana de "Protección Animal"		Costranschía
	Veeduría Ciudadana "Veeductor"		Flota Chía
Oficinas informativas	Veeduría Ciudadana de "Agua Potable de Chía"	Conjuntos residenciales	Zonatrás
	Rueda Urbana		Transporte Valenara
	Contraloría Delegada de Participación Ciudadana		Conjunto Aquitania
	Personería municipal de Chía		Conjunto Country Paradise
Medios de comunicación	Adrenalina Informativo Regional	Comunidad	Condominio Granjas de la Balsa
	Canal Ocho		Conjunto Residencial Hacienda Samaria
	Chía Radio		Conjunto Isla Verde
	El Periódico de Chía		Conjunto Los Robles
Comunidad	Emisora Luna Estéreo		Conjunto Media Luna
	Presidencia Alcaldía de Chía		Conjunto Serralla
	JAC vereda Samaria		Conjunto Villa de Marbella

La Veeduría Ciudadana "Amigos de Tiquiza" solicitó un espacio presencial para ampliar la información compartida.

El espacio se llevó a cabo el 22 de mayo de 2025

### Demanda de Recursos Naturales

Componente	Actividad
Hídrico	Ocupación de los cauces
Biótico	Aprovechamiento forestal y/o manejo de la vegetación.

**Descripción**

Construcción de los dos (2) puentes sobre el río Bogotá

Se solicita aprovechar: 77 Individuos forestales. Con volumen de 8,41 m3

## Zonificación Manejo Ambiental

Con los resultados obtenidos de la zonificación ambiental, teniendo en cuenta la zonificación de manejo definida en la ciencia ambiental y las áreas requeridas para modificación, se establece la Zonificación de Manejo Ambiental en el marco de la solicitud de modificación de la licencia.

Zonificación de Manejo Ambiental	Estado	Área de modificación	Área (Ha)	% Área
Área de Intervención con Restricción Baja	ARLB	0,42	3,04%	
Área de Intervención con Restricción Media	ARLM	5,89	54,39%	
Área de Intervención con Restricción Alta	ARLA	4,52	41,77%	
Área de Intervención	AE	10,83	100,00%	

## Evaluación de Impactos Ambientales

### ACTIVIDADES ADICIONALES MODIFICACIÓN DE LICENCIA

#### Construcción de un Boscúvert sobre el Canal Proleche

El alineamiento de la Troncal de los Andes plantea la construcción de una estructura nueva Box Culvert, el cual permita el cruce del corredor sobre el canal en mención y no interrumpa su continuidad.

#### Reutilización del material ya instalado

Se contempla la reutilización del material ya instalado, desde el K2+055 hacia el Río Bogotá

- Cambio en la dinámica fluvial de los cuerpos de agua superficial y de la zona de ronda
- Cambio en las características físicoquímicas y bacteriológicas del agua superficial
- Cambio en los niveles de presión sonora
- Alteración de ecosistemas sensibles
- Modificación de la estructura y composición florística
- Cambio en la composición, estructura y/o distribución de las comunidades faunísticas
- Cambio en los patrones de movilidad de la fauna silvestre
- Modificación de la calidad del hábitat acústico
- Variación en la estructura y composición de las comunidades hidrobiológicas
- Aumento en la demanda de bienes y servicios
- Afectación de redes de servicios públicos
- Generación de conflictos

- Cambio en la concentración de material particulado y gases atmosféricos
- Cambio en los niveles de presión sonora

## Evaluación de Impactos Ambientales

MEDIO	COMPONENTE	ELEMENTO	IMPACTOS AMBIENTALES RESOLUCIÓN 2189 DE 2018	Importancia del Impacto	Impactos Relevantes asociados a la Modificación de Licencia
AMBIENTE	GEOMORFOLOGÍA	MORFODINÁMICA	Modificación en la susceptibilidad a la erosión	Moderado	
		MORFOGRAFÍA	Variación en la estabilidad del terreno	Moderado	
	SUELO	CARACTERÍSTICAS DEL SUELO	Cambio en las propiedades físicoquímicas del suelo	Moderado	
		USO DEL SUELO	Cambio en el uso del suelo	Severo	
	HIDROLOGÍA	DINÁMICA FLUVIAL	Cambio en la dinámica fluvial sobre el canal Proleche	Moderado	Construcción de un Boscúvert sobre el Canal Proleche
		CALIDAD DE AGUA	Cambio en las características físicoquímicas y bacteriológicas del agua del canal	Moderado	Construcción de un Boscúvert sobre el Canal Proleche
	HIDROGEOLOGÍA	CARACTERÍSTICAS DEL AGUA SUBTERRÁNEA	Cambio en las características físicoquímicas y bacteriológicas del agua subterránea	Moderado	
		CALIDAD DE AIRE	Cambio en la concentración de material particulado y gases atmosféricos	Severo	
	ATMOSFÉRICO	RUIDO	Cambio en los niveles de presión sonora	Severo	Construcción de un Boscúvert sobre el Canal Proleche
		PAISAJE	BELLEZA ESCÉNICA	Modificación de la belleza escénica del paisaje	Severo

## Evaluación de Impactos Ambientales

MEDIO	COMPONENTE	ELEMENTO	IMPACTOS AMBIENTALES RESOLUCIÓN 2189 DE 2018	Importancia del Impacto	Impactos Relevantes asociados a la Modificación de Licencia
BIÓTICO	ECOSISTEMAS TERRESTRES	ECOSISTEMAS SENSIBLES	Alteración de ecosistemas sensibles	Moderado	No intervención directa del cuerpo de agua ubicado en el predio "Las Vegas"
		COBERTURA VEGETAL Y FLORA	Modificación de la estructura y composición florística	Moderado	Construcción de un Boscúvert sobre el Canal Proleche
	FAUNA	Modificación de la cobertura vegetal	Modificación de la estructura y composición florística	Severo	Alteración de las condiciones de fauna por el proceso constructivo
		Cambio en la composición, estructura y/o distribución de las comunidades faunísticas	Cambio en los patrones de movilidad de la fauna silvestre	Severo	
	ECOSISTEMAS ACUÁTICOS	RECURSOS HIDROBIOLÓGICOS	Modificación del hábitat de la fauna silvestre	Severo	
		Variación en la estructura y composición de las comunidades hidrobiológicas	Modificación de la calidad del hábitat acústico	Moderado	Construcción de un Boscúvert sobre el Canal Proleche

## Evaluación de Impactos Ambientales

MEDIO	COMPONENTE	ELEMENTO	IMPACTOS AMBIENTALES RESOLUCIÓN 2189 DE 2018	Importancia del Impacto	Impactos Relevantes asociados a la Modificación de Licencia
SOCIOECONÓMICO	ESPECIAL	ESPECIAL	Cambio en el valor de la tierra	Moderado	
		ECONOMÍA	Afectación de actividades económicas colindantes	Moderado	Afectación de la actividad económica de producción de flores
	ECONOMÍA	ECONOMÍA	Incremento en los niveles de ingresos	Moderado	
		ECONOMÍA	Aumento en la demanda de bienes y servicios	Moderado	
	INFRAESTRUCTURA	INFRAESTRUCTURA SOCIAL	Cambios en la dinámica laboral	Moderado	
		INFRAESTRUCTURA SOCIAL	Afectación de construcciones adyacentes a las obras	Moderado	
	MOVILIDAD	MOVILIDAD LOCAL	Afectación de infraestructura vial	Moderado	Construcción de un Boscúvert sobre el Canal Proleche
		MOVILIDAD LOCAL	Afectación de redes de servicio público	Moderado	
	POLÍTICO-ORGANIZATIVO	ORGANIZACIÓN Y CLIMA SOCIAL	Incremento en los niveles de accidentalidad	Moderado	
		ORGANIZACIÓN Y CLIMA SOCIAL	Modificación de los esquemas de movilidad vehicular, peatonal y de bicicletas	Moderado	

## Plan de Manejo Ambiental

ABIÓTICO (14 programas)	PROGRAMA
	Manejo y disposición de materiales de excavación y de escombros
	Manejo de taludes
	Manejo integral de materiales de construcción
	Manejo de maquinaria, vehículos y equipos
	Manejo de locaciones provisionales y acopios temporales
	Manejo de residuos sólidos convencionales y especiales
	Manejo de vías para accesibilidad a frentes de trabajo
	Manejo morfológico y paisajístico del corredor vial e infraestructura asociada
	Manejo de residuos líquidos domésticos e industriales
	Manejo de cruces de cuerpos de agua
	Manejo de aguas de escorrentía a lo largo de la vía
	Manejo y control de emisiones atmosféricas y de ruido
	Manejo y control de cruces con infraestructura y redes en general
	Señalización y dispositivos de control de tráfico vehicular y peatonal

## Plan de Manejo Ambiental

### BIÓTICO (8 Programas)

MEDIO	PROGRAMA	MODIFICACIÓN DE LA LICENCIA AMBIENTAL
BIÓTICO	Manejo de remoción de cobertura vegetal y desespepate	Aprobada en la licencia ambiental
	Manejo de flora	Aprobada en la licencia ambiental
	Manejo de fauna silvestre	Medidas adicionales en el marco de la modificación
	Manejo y control de los ecosistemas acuáticos y los recursos hidrobiológicos	Aprobada en la licencia ambiental
	Manejo del aprovechamiento forestal	Aprobada en la licencia ambiental
	Recuperación de áreas afectadas	Aprobada en la licencia ambiental
	Manejo y protección de ecosistemas sensibles	Programa propuesto en el marco de la modificación
	Manejo de especies amenazadas	Programa propuesto en el marco de la modificación

- Establecimiento de pasos de fauna

- Barrera vegetal permanente con especies de porte bajo
- Control de especies invasoras
- Instalación de señalización permanente
- Educación ambiental


- Siembra por rehabilitación ecológica
- Monitoreo especies no vasculares
- Sensibilización y educación ambiental

## Plan de Manejo Ambiental

### SOCIOECONÓMICO (6 Programas)

Medio	Programa
SOCIOECONÓMICO	Atención al usuario
	Educación y Capacitación al Personal Vinculado al Proyecto.
	Información y Participación Comunitaria.
	Capacitación, Educación y Concientización de la Comunidad Aledaña al Proyecto
	Cultura Vial



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



### Atención al usuario

- Recepción de PQRS
- Canales de atención al usuario



**LUNES A VIERNES**  
8:00 am a 12:45 pm  
2:00 pm a 5:00 pm



**SÁBADO**  
8:00 am a 12:00 pm

310 818 1720  
atencionalusuario@accenorte.co  
www.accenorte.com

@Accenorte SAS  
Accenorte  
Accenorte SAS

Oficina Fija ubicada en Centro de Control de Operaciones - CCO, Autopista Norte km. 3 (antiguo km. 18)

### Plan de compensación

¿Cuánto compensar?

Bioma	Ecosistema	Área (ha)	Fc	Área compensar (ha)
Helobioma Altoandino cordillera oriental	Cultivos confinados del Helobioma Altoandino cordillera oriental	1,04	1	1,04
	Pastos arbolados del Helobioma Altoandino cordillera oriental	1,40	1	1,40
	Pastos enmalezados del Helobioma Altoandino cordillera oriental	0,24	1	0,24
	Pastos limpios del Helobioma Altoandino cordillera oriental	2,38	1	2,38
<b>Total</b>		<b>5,06</b>		<b>5,06</b>

### ¿Dónde compensar?

Se propone restaurar un área de pastos limpios adyacentes a la ronda del Río Bogotá.

La adicionalidad se fundamenta en los siguientes factores:

- Incremento de conectividad ecológica
- Recuperación de servicios ecosistémicos
- Introducción de especies de flora nativas y/o amenazadas
- Manejo activo vs. escenario base




### Resoluciones ANLA No. 00399 de 2020 y No. 551 de 2021

La compensación por uso del suelo se llevó a cabo en tres predios con un total de 16,678 Ha

Hípódromo de los Andes: 4,168 Ha con 8.893 individuos

Predio Samán: 5,91 Ha con 6.150 individuos

Parque Andes: 6,6 Ha con 4.745 individuos

**Actividades**

Rocería, Ploteo, Resiembra, Aplicación de fertilizante, Hidrogel e insecticida por un periodo de 4 años.  
(Finalización de actividades entre los años 2024 y principios de 2025).




### Beneficios de la Modificación de Trazado



No se genera ningún tipo de intervención sobre el cuerpo de agua, localizado en el predio Las Veguitas, el cual se encuentra en el polígono comprendido entre las abscisas K1+200 y K1+586 del proyecto, garantizando su integridad ecológica.



Se logra un equilibrio entre el desarrollo y la protección del medio ambiente, ya que las áreas previamente ocupadas por infraestructura construida, son transformadas en zonas de compensación ecológica con especies nativas.

### Beneficios del Proyecto



**Congestión Vehicular Sin Troncal de los Andes (Actual)**



Infraestructura construida con estándares de calidad para vías de cuarta generación garantizando condiciones de confort y transitabilidad segura con las prestaciones y servicios propios de un proyecto de concesión.

### Beneficios del Proyecto



El proyecto de la Troncal de Andes se encuentra desarrollado para la reducción de tiempos de desplazamiento en aproximadamente el 40% del tiempo de recorrido actual.

Desde los aspectos ambientales se disminuye las implicaciones por emisiones de CO<sub>2</sub>, sobre las zonas urbanizadas del Municipio de Chía.



Lograr la conectividad directa entre la Autopista Norte y el sector de La Baliza, así como con las vías que comunican hacia el occidente de la sabana de Bogotá, garantizando una mejor integración vial y condiciones de movilidad.

### PROYECTO Troncal de los Andes

Financiación, estudios, diseños, construcción, gestión social, gestión predial, gestión ambiental, operación y mantenimiento del corredor vial.


 **Financiación:** Fondos Privados

 **Tiempo estimado de construcción:** 18 meses

 **Operación & Mantenimiento:** Hasta el año 2042



## Intervenciones y Saludos Institucionales

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

### Entidades Públicas que hicieron presencia durante la Audiencia Pública Ambiental



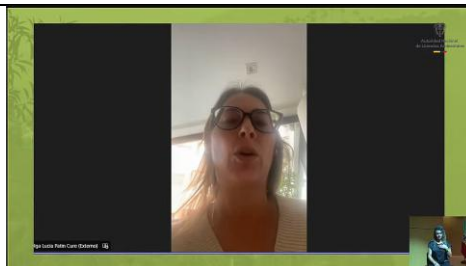
**MAURICIO GUTIÉRREZ - DEFENSORÍA  
DEL PUEBLO**



**RICHARD CUBILLOS - CONTRALORÍA DELEGADA DE  
PARTICIPACIÓN CIUDADANA**



**LUIS ALFREDO MACIAS -  
PROCURADURIA PROVINCIAL DE  
INSTRUCCIÓN DE ZIPAQUIRÁ**



**OLGA PATÍN – PROCURADORÍA DELEGADA PARA  
ASUNTOS AMBIENTALES Y AGRARIOS**



**DIANA GUTIERREZ – AGENCIA NACIONAL  
DE INFRAESTRUCTURA (ANI)**




**DIEGO CARDENAS – SECRETARÍA DE AMBIENTE DEL  
DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA**





**JESSENIA HERRERO – SECRETARÍA DE  
AMBIENTE Y DE MOVILIDAD DEL  
DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA**




**LEONARDO DONOSO – ALCALDE DE CHÍA**  
Muy buenos días para todos, a la mesa principal, a todas las autoridades. Bueno, realmente hoy hablar de la Troncal de

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

	<p>los Andes es hablar de una necesidad imperante que tiene no solamente Chía, sino la región, el departamento, y es una necesidad que tiene Colombia. Es un derecho a la movilidad, a la calidad de vida, al bienestar, al futuro. Hay un desarrollo que necesita una región que cada día crece. Por eso, como primera autoridad del municipio, como una persona que propuso este proyecto desde el 2016, con el respeto a la normatividad, con el respeto al medio ambiente, con el respeto a las personas que tienen un criterio diferente, pero creo que de manera mayoritaria los ciudadanos de Chía, los cundinamarqueses y los colombianos le dicen hoy sí a la Troncal de los Andes. De esta manera, de esta manera, señores del ANLA, creo que ustedes tienen el conocimiento, la experticia de aplicar y de buscar las estrategias que hoy el concesionario propone para buscar un desarrollo sostenible entre lo ambiental y el desarrollo en infraestructura. Yo me he hecho muchas preguntas: cómo en Colombia, en el sector de Cartagena, saliendo hacia Barranquilla, se pudo intervenir la ciénaga con un viaducto de más de 2 km; cómo hace pocas semanas en las noticias salía que le entregaban a un concesionario entre Barranquilla y Santa Marta la posibilidad de intervenir la ciénaga grande de Santa Marta; cómo cuando visitamos el sector de Honda, Dorada y Puerto Salgar, en tres sectores han pasado el río Magdalena; cómo en Barranquilla lograron hacer un proyecto de desarrollo económico muy importante como es el malecón; cómo en los Montes de María, para llegar a Plato y a Mompos, lograron hacer una infraestructura; ¿y por qué Chía no puede tener una variante que dignifique la calidad de vida de los ciudadanos de Chía? Muchas gracias.</p>
 <p><b>DANIEL ALEXANDER MOYANO – PERSONERÍA DE CHÍA</b></p> <p>Bueno, muy buenos días a todos y a todas. Desde la Personería Municipal de Chía celebramos estos espacios de participación que lo que busca realmente es la identificación de unos problemas sociales que están</p>	 <p><b>GERMAÍN DIAZ – CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DE CUNDINAMARCA</b></p> <p>Traemos una corta presentación. Creo que lo que vamos a contar aquí se ha esbozado a lo largo de las intervenciones. Gracias.</p>



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

<p>afectando en este momento a toda la ciudad de Chía. A la ANLA solicitarle respetuosamente que se tengan en cuenta cada una de las intervenciones de nuestros ciudadanos y que se tome la mejor decisión en procura de la protección del medio ambiente, pero también de los derechos de todos nuestros ciudadanos. Muchas gracias.</p>	<p>Aló. Sí, señor. Gracias. Bueno, básicamente unos antecedentes muy rápidos. Dentro del ejercicio, a la Corporación han llegado una serie de requerimientos por parte de la Secretaría de Medio Ambiente del municipio de Chía, de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, ANLA, y para finalizar por medio también de la Gobernación de Cundinamarca. Aquí dejamos la evidencia de los radicados, no entraré en detalles.</p> <p>Básicamente, el ejercicio que inicia la Corporación es a través de una metodología multitemporal donde utiliza fuentes del Instituto Geográfico Agustín Codazzi para los años 1940, 1961 y 2007, y a través de imágenes satelitales por fuente Google Earth a través de los años 2010, 2013, 2018 y 2020, respectivamente.</p> <p>¿Qué evidenciamos de manera clara y efectiva? Que básicamente en el año 1940 encontramos pastos limpios en ambos temporales, tanto en 1940 como en 1961. Ustedes pueden observar, para que sea mucho más ilustrativo, que el polígono rojo es donde hoy se presenta el cuerpo de agua y básicamente no se observa como tal en estas décadas de 1940 y 1961, respectivamente.</p> <p>Lo mismo sucede a lo largo de los años 2007... un minuto. Y básicamente lo que podemos observar es que en el transcurso también de 2018 se encuentra una disminución de pastos limpios en ambos temporales, una conectividad con el canal Proleche hacia el río Bogotá en una descarga y también una consolidación de infraestructuras como jarillones. Es tan solo hasta el año 2020 donde se genera la identificación de un cuerpo de agua.</p> <p>Iré a las conclusiones rápidamente. Aquí hay una relación con la fauna y la flora y también con las condiciones que se presentan frente a la misma. Iré a las conclusiones. Básicamente, ¿qué concluye la Corporación? Que dentro del inventario de humedales y cuerpos de agua la Corporación no identifica este como un cuerpo natural de agua. Por tal motivo no puede tratarse de esta manera.</p> <p>Muchas gracias.</p>
---	---



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

### 1. Antecedentes

Polígono de ubicación del predio San Jacinto con vértices  
catalinal No. 2517500000000000707760000000

**Secretaría medio ambiente Chia**

Mediante radicado 20201153385 radicado 20201177086  
Solicitó a la Corporación la emisión de un concepto sobre el  
cuerpo de agua localizado en el club residencial San Jacinto

**La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA**

Mediante oficio con radicado 20201185363  
Requirió pronunciamiento acerca del área denominada por  
vecinos del municipio de Chia como “humedal de los Andes”.

**Gobernación de Cundinamarca**

Mediante oficio con radicado 20211023664  
Solicitó a la Corporación analizar la procedencia de implementar  
medidas de protección

### 3. ANÁLISIS MULTITEMPORAL Y GEOMORFOLÓGICO CUERPO DE AGUA ARTIFICIAL LOS ANDES-CHÍA

• Para el análisis multitemporal y la evolución geomorfológica del área de estudio se emplearon fotografías aéreas del Instituto Geográfico Agustín Codazzi correspondientes a los años 1940, 1961 y 2007, así como imágenes satelitales de Google Earth de los años 2010, 2013, 2018 y 2020.

#### Análisis Multitemporal y Caracterización Geomorfológica 1940 - 1961

1940

1961

**AEROFOTOGRAFIA IGAC**  
C43-102 260340 año 1940

Se observa:

- Pastos limpios en ambos temporales.
- El canal Proleche con descarga al río Bogotá.
- Cercas vivas y actividad agrícola y pecuaria.
- Ausencia de cuerpos de agua asociados a humedal en ambos temporales.

**AEROFOTOGRAFIA IGAC**  
C948-68 150261 año 1961

#### Análisis Multitemporal y Caracterización Geomorfológica 2007-2010

2007


2010




**AEROFOTOGRAFIA IGAC** C2799-17 010207 - 2007

Se observa:

- Pastos limpios en ambos temporales.
- Canal Proleche con descarga al río Bogotá.
- Consolidación de vivienda urbana y jarillones.
- Presencia de floricultura.
- Presencia de anegamientos en áreas de desborde del río Bogotá.
- Represamiento en distintos sectores con espejos de agua.
- Ausencia de lámina de agua o macrófitas en el punto exacto

**IMAGEN SATELITAL Google Earth**  
010207 - 2010

	<b>ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL</b>	Fecha:	28/09/2024
		Versión:	7
		Código:	PC-FO-03

**Análisis Multitemporal y Caracterización Geomorfológica 2018-2020**

IMAGEN SATELITAL Google Earth  
©2018 - 2020

Se observa:

- Disminución de pastos limpios en ambos temporales.
- El canal Proleche con descarga al río Bogotá.
- Consolidación de jarillones en ambos costados del predio.
- Presencia de floricultura.
- Presencia de anegamientos en áreas de desborde del río Bogotá.
- Represamiento en distintos sectores.
- Presencia de lámina de agua y macrofitas particularmente en el año 2020, tanto en el predio como en meandros al costado norte del río.

**Conclusión**


Por lo anterior, tras la revisión del inventario de humedales y cuerpos de agua de la Corporación, la generación de información técnica y la verificación del informe entregado por la ANLA generado por el Instituto de Investigaciones Alexander von Humboldt, se determinó que el cuerpo de agua ubicado en el predio San Jacinto, municipio de Chía, corresponde a un sistema de origen artificial. En consecuencia, no se configura como humedal y, por tanto, no es objeto de delimitación, definición de ronda ni de afectación al régimen de usos por parte de la autoridad ambiental. Sin embargo, en consecuencia con su ubicación en ronda hídrica de protección del río Bogotá, deberá ser atendido con las restricciones a que haya lugar en la zonificación de proyectos licenciados.

No obstante, la presencia de la polla sabanera (*Porphyriops melanops bogotensis*) tanto en el predio como en la ronda del río Bogotá, el canal Proleche, y cuya distribución geográfica abarca desde el sur del departamento de Boyacá hasta la desembocadura del río Bogotá, resalta la necesidad de implementar medidas de protección para esta especie. Cabe señalar que la CAR cuenta con un Plan de Conservación (PCM) específico para la polla sabanera, que incluye el diseño de estrategias estandarizadas para aumentar la conectividad para el hábitat de la especie.

Asimismo, y pese a que por efectos de tiempo no se presentó todo el equipo de la ANLA, se contó con la presencia en el recinto de profesionales de la Subdirección de Mecanismos de Participación Ciudadana, Subdirección de Evaluación de Licencias Ambientales y Subdirección de Seguimiento de Licencias Ambientales de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA.

### Intervención de los Solicitantes



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

**43:41**

**Resultados revisión del  
Estudio de Impacto  
Ambiental Troncal de los  
Andes - Troncal de los Andes**

Abogada - Sofia Hidrobo  
Arquitecto - Javier Muñoz (Colectivo REDIACCIÓN)  
Socióloga - Ana Sastoque (Colectivo REDIACCIÓN)  
Administradora Ambiental - Iris Laverde (Colectivo REDIACCIÓN)  
Ingeniero Ambiental y Administrador Ambiental - Pedro Pablo Salazar  
Abogada Magister en Medio Ambiente y Desarrollo- Andrea Antonio

**41:25**

**HUMEDAL DE LOS ANDES Y CANAL PROLECHE - Ecosistema  
integral y biodiversidad**

- Humedal + canal = ecosistema vivo y conectado
- Flujo permanente y hábitats estables
- Especies endémicas y en peligro: tingua moteada, rana sabanera, culebra sabanera, curí, aves migratorias
- Flora hidrófila clave: junco, enea, buchón de agua, lenteja de agua




BMC- Canal de Proleche- Miritia Roigiana

BMC-Canal de Proleche- Rana Sabanera


Buenos días a todos los presentes. Mi nombre es Sofia Hidrobo e intervengo en representación de las más de 100 personas que solicitamos esta audiencia pública ambiental. Quiero empezar con una afirmación que para nosotros es fundamental y que ha sido tergiversada, y es que nosotros sí queremos la realización de la vía, la necesitamos, pero necesitamos que este proceso se haga de una manera participativa, transparente, con información veraz y con garantías ambientales. Lamentablemente, y lo acabamos de ver nuevamente, la actitud de Accesos Norte ha sido una barrera constante. Su postura negacionista de la complejidad del canal Proleche y el humedal de los Andes, como un sistema vivo interdependiente, no solo desconoce la realidad del territorio, sino que nos impide avanzar porque cuando un proyecto parte de negar el ecosistema que afecta, se omiten todas las variables críticas que a día de hoy nos deberían llevar a tomar una solución equilibrada para todos, tanto ambientalmente como económicamente y socialmente.

Entonces, hoy estoy aquí para presentarle a la ANLA un informe, dos informes realizados por la BMS Colombia y la Universidad del Bosque. Los investigadores, lastimosamente por todo el tema de la estigmatización y ataques en redes sociales, no han asistido para hacer la presentación, pero voy a presentar estas conclusiones con el mayor rigor técnico y respeto para que sea tenida en cuenta en la audiencia pública.

Primero, los estudios son contundentes en afirmar que el humedal de los Andes y el canal Proleche son un sistema integrado complejo y que está reconocido incluso en la cartografía oficial. Los estudios documentan que el canal Proleche, contrario a lo manifestado por Accesos Norte, mantiene un flujo permanente durante todo el año, incluso en época seca, con niveles constantes y caudales medibles registrados. La fauna se mueve libremente entre ambos. La estructura vegetacional es continua y los flujos hídricos dependen uno del otro. Por eso, cualquier alteración, incluyendo el box culvert sugerido, genera pérdida directa de hábitat, fragmentación hídrica y reducción de servicios ecosistémicos. Esta realidad contradice la visión reduccionista del estudio de impacto ambiental presentado por Accesos Norte, que trata el canal Proleche como si fuera un mero drenaje, una infraestructura artificial sin mayor peso en el humedal de los Andes.

Segundo, los análisis de suelos revelan horizontes hidromórficos con saturación prolongada y procesos de oxidación–reducción típicos y exclusivos de los humedales.

Tercero, los inventarios biológicos muestran un refugio de alta biodiversidad, en especies endémicas, amenazadas y migratorias, un conjunto de especies que simplemente no podrían existir en un canal muerto o artificial como se quiere hacer ver. Hablamos de fauna estrictamente asociada a cuerpos de agua estable: la tingua moteada, una subespecie endémica de la sabana de Bogotá y que se encuentra hoy en día en peligro; la rana sabanera; la culebra sabanera, ambas endémicas, cuya presencia confirma una cosa: que hay inundación prolongada, conectividad y que el canal Proleche y el humedal son un refugio ecosistémico. Se registró también

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

el kurí, otra especie en peligro, y aves migratorias boreales como la espátula *discors* o porrón zambullidor de Carolina, que solo utilizan humedales funcionales como puntos de descanso.

En total, el estudio del BMS y el Bosque documentó más de 30 especies de aves, incluidas otras subespecies endémicas como la mojarra bogotana y el búho orejicorto bogotano. Además, un conjunto diverso de macroinvertebrados acuáticos, efemerópteros, tricótelos, dafnitas, rotíferos, que son indicadores sensibles de calidad y estabilidad del agua. En cuanto a la vegetación, se identificaron múltiples macrófitos hidrófitas como el junco, enea, buchón de agua, lenteja de agua, todas dependientes de láminas de agua permanentes. Estas especies no sobreviven en canales secos, entubados o intermitentes; sobreviven en humedales.

La presencia conjunta de esta fauna y flora, muchas de ellas delicadas, endémicas o amenazadas, demuestra que estamos ante un ecosistema vivo, activo, conectado y funcional, no ante un drenaje artificial como afirma Accesos Norte.


Cuarto, ambos estudios señalan deficiencias críticas del estudio de impacto ambiental. Este parte de no reconocer la existencia del humedal no describe la hidrología del canal, no incorpora los valores ecológicos identificados en los estudios y clasifica el canal como un mero drenaje artificial. Esto no es así. Sin estos elementos no existe una línea base válida y, por lo tanto, no es posible evaluar impactos reales ni medidas de manejo adecuadas conforme a los principios de precaución, prevención e integridad ecosistémica.

Finalmente, ambos estudios advierten que encerrar 130 m del canal Proleche en un box culvert generaría impactos severos al eliminar el flujo superficial que alimenta el humedal, impedir la recarga lateral y la dinámica natural de desbordamiento, fragmentar las rutas de desplazamiento de mamíferos —es decir, 1 m<sup>2</sup> no es suficiente para la cantidad de biodiversidad que existe en el canal Proleche y en el humedal de los Andes—, provocar la pérdida de macrófitos hidrófitas esenciales para la cadena y alterar el microclima interno del humedal.

En síntesis, la evidencia científica es clara: intervenir el canal Proleche es intervenir el humedal de los Andes, y seguir desconociendo su unidad ecológica implica un riesgo real de daño irreparable a futuro. Por ello, le solicitamos a la ANLA que rechace este estudio de impacto ambiental de Accesos Norte por las omisiones sustanciales que tiene en la identificación del humedal, suspender toda intervención en la zona, ordenar la realización de unos estudios técnicos integrales que realmente den cuenta de la integralidad de esta zona y delimitar oficialmente el humedal de los Andes para este proceso, incluyendo el canal Proleche.

Esto es apenas un resumen del estudio que será llegado a la ANLA. Los expertos que nos han apoyado seguirán hablando de las deficiencias del estudio de impacto ambiental, pero se debe tener en cuenta que el humedal y el canal Proleche no deben verse como un obstáculo para el desarrollo, sino como un ecosistema vivo que nosotros, la ciudadanía, tenemos la responsabilidad de proteger. Ignorarlo es condenar a la sabana de Bogotá a perder parte de la columna vertebral ecológica con la que ha contado. Muchas gracias.



	<b>ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL</b>	Fecha:	28/09/2024
		Versión:	7
		Código:	PC-FO-03



### El espejismo de la solución de la movilidad



### Nuestras acciones se sustentan para proteger a los habitantes del canal de proleche que no pueden hablar.




Bueno, buenos días para todos. Mi nombre es Javier Muñoz Reyes. Yo soy nacido y criado en este municipio. Hago parte del Colectivo de Investigación y Acción Regional Metropolitana Rediacción.

La discusión que hoy nos convoca en esta audiencia pública no puede solamente limitarse a que la Troncal de los Andes ya no es el espejo de agua del humedal de los Andes. Esa, si bien fue una victoria ciudadana importante, no resuelve de fondo el problema que nos convoca hoy. No significa realmente que el problema ambiental en el proyecto de la Troncal de los Andes esté resuelto.

El humedal sigue siendo un ecosistema supremamente importante y hace parte del sistema ecológico del municipio, así como se ha evidenciado en diferente información técnica construida por diferentes entidades. Y la propuesta de atravesar el canal Proleche con un box culvert es como intentar salvar un árbol cortándole sus raíces. Realmente no hay elementos que nos estén dando de fondo desde la concesión para decir que no van a haber afectaciones ambientales importantes. Realmente este box culvert no sirve de nada si estamos pensando en el asunto ambiental. Esto lo que va a hacer es destruir lo esencial, y esta audiencia creo que debe dejar claro que intervenir el canal Proleche con un tubo de concreto sigue siendo un daño ambiental grave.

Durante años, la comunidad ha demostrado que el canal Proleche no solamente es un desagüe cualquiera; realmente ha sido un flujo que alimenta el humedal, regula su nivel freático, permite la circulación de nutrientes, sostiene microorganismos, oxigena el agua y mantiene la biodiversidad que allí vive. Cuando la concesión dice que el cuerpo de agua está salvado porque movió la vía unos metros, realmente oculta y sigue atacando el corazón de este ecosistema.

Un humedal necesita continuidad dentro de sus partes. Si se corta el flujo, se corta la vida. Mantener solo el espejo de agua no garantiza la existencia ecológica del humedal. Esto es un espejismo ambiental. Por eso el

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

box culvert realmente no es la solución: no mantiene vegetación, no permite la interacción ecológica, no regula la temperatura, no sostiene la fauna, no filtra el agua, no permite recarga y no conserva nada vivo. Es simplemente un tubo que acelera el agua. Y un humedal no solo es esto. Un humedal es un sistema, un sistema que es vivo y que es complejo. Convertirlo en un canal rígido realmente es destruirlo. Presentar que la canalización es una mitigación realmente es engañar a la ciudadanía y reducir la naturaleza a una operación de simple ingeniería.

A esto se le suma otro problema: la manipulación pública sobre la movilidad. La administración municipal y la concesión han repetido que esta vía resolverá el tráfico de Chía, pero no existe un estudio serio que lo soporte. No hay un modelo de tráfico, no hay un análisis de origen y destino, no hay un estudio de capacidad vial, tampoco existe un documento técnico que demuestre las mejoras reales de las que tanto se habla. Lo que sí existe es una narrativa diseñada para convencer a la ciudadanía de que quien cuestiona la vía se opone al progreso, pero el progreso no se construye mintiendo, ni escondiendo ni manipulando la información.

La verdad es que esta vía nunca fue pensada para resolver la movilidad interna del municipio, nunca fue hecha para descongestionar la avenida Pradilla ni para solucionar el desorden urbano. La Troncal fue diseñada como una conexión rápida para la Autopista Norte y como eje de valorización de los suelos del sector inmobiliario. Esto lo demuestran los documentos del POT, los planos viales, las licencias urbanísticas y los patrones de compra y venta de los predios de la zona en los últimos años.

Además, la administración municipal actual, la misma que defiende con fervor esta vía, es una de las principales responsables del caos de movilidad. Durante años han aprobado proyectos urbanísticos sin control, permitiendo densificaciones absurdas y decretos sastre diseñados para los intereses inmobiliarios. Urbanizaron sin ampliar vías, autorizaron miles de viviendas sin garantizar servicios públicos. Invadieron zonas de ronda, saturaron corredores rurales, permitieron construcciones en áreas de riesgo y jamás presentaron un modelo de movilidad serio. El resultado lo vemos todos los días: un municipio colapsado, atrapado con una movilidad que empeora año tras año. Y ahora quienes generaron el caos pretenden presentarse como los salvadores de este caos. La misma administración que satura el municipio con decisiones improvisadas hoy defiende la troncal como una solución mágica.

Pero incluso si la vía se construyera mañana, la congestión de la Pradilla seguiría igual, porque la mayoría del tráfico es producto de la urbanización interna y del tráfico desorganizado y de las decisiones tomadas por estas administraciones en beneficio de un negocio inmobiliario. Incluso si esta troncal funcionara, produciría muchos más carros de los que la vía puede soportar. Esto es matemática urbana simple: más viviendas son más viajes; más viajes es más congestión. Ninguna vía podrá corregir un modelo territorial para el que no fue planificado.

Es por esto que esta audiencia pública es tan importante. No solamente es un debate sobre una obra, es un debate sobre un modelo territorial que ha llevado a Chía al límite. Lo que está en juego no es únicamente el humedal ni el canal Proleche. Lo que está en juego es si seguimos repitiendo los errores o si esta vez hacemos las cosas bien. La ciudadanía no está diciendo no a la vía; está diciendo sí a una vía responsable, sí a una vía que no destruya ecosistemas, sí a una vía que no sea la excusa para generar más urbanización, sí a una vía que realmente mejore la movilidad y no que la empeore.

Si la vía debe construirse, que se construya. Nadie pide detener la infraestructura. Lo que se exige es coherencia ambiental. Si se movió la vía para no destruir un espejo del humedal, ahora debe protegerse el sistema que lo alimenta, el canal Proleche. No existe humedal sin flujo, no existe canal sin Proleche. Entubar el canal Proleche



	<b>ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL</b>	Fecha:	28/09/2024
		Versión:	7
		Código:	PC-FO-03

y afirmar que el humedal queda salvado es una mentira técnica y ambiental.

La comunidad tiene claro que el verdadero progreso se construye con la verdad, y la verdad es que esta vía, tal como está planeada, sigue respondiendo a intereses inmobiliarios. La verdad es que esta vía sigue siendo usada políticamente, la verdad es que se ha manipulado a la comunidad, la verdad es que no resolverá la movilidad y la verdad es que fragmenta un ecosistema que funciona como una unidad.

La ciudadanía, además, ha tenido que asumir un rol que le corresponde al Estado: el de proteger el territorio. Mientras la concesión maquilla los impactos, la comunidad los registra. Mientras la administración niega el humedal, la comunidad lo cuenta con aves, plantas y suelos saturados. Mientras algunos dicen que el canal Proleche no es nada, los estudios independientes demuestran que es el corazón del humedal. En la diferencia que se encuentra entre este discurso oficial y la verdad territorial se muestra claramente dónde está el interés de lo público.


El llamado hoy es claro: reconocer que el humedal y el canal Proleche son un sistema indivisible, detener la implementación del box culvert, revisar alternativas reales que respeten el ecosistema, demostrar la mentira de que la troncal resolverá la movilidad y denunciar la crisis de planificación causada por las malas decisiones de las diferentes administraciones municipales que, como esta, han entregado el municipio al sector inmobiliario a punta de decretos sastre.

La comunidad quiere vías, quiere conectividad, quiere soluciones, pero no aceptará que se destruya lo que queda de la naturaleza del municipio para justificar los negocios derivados de los privados y que son disfrazados como infraestructura pública. No aceptará más promesas vacías. No aceptará perder el último humedal funcional que le queda al sector solo por promover una vía y no mover una vía unos metros que resulta incómodo para una concesión. Si hay que mover la vía, se mueve. Si hay que ajustar los diseños, se ajustan.

Chía necesita obras, pero necesita obras responsables. Este territorio, que ya ha sido herido demasiadas veces, merece una decisión que priorice la vida ecológica y el bienestar de toda la comunidad, un bienestar colectivo. Y esta decisión empieza aquí, con una autoridad ambiental que entienda que Chía ya no tiene más espacio para que la vida en el territorio siga siendo negociable.

Muchas gracias.



 <p>Autoridad Nacional de Licencias Ambientales</p>	Fecha: 28/09/2024	
	Versión: 7	
	Código: PC-FO-03	

28:27

## Principios para la construcción de un EIA

- Integridad
- Transparencia
- Participación
- Interdisciplinariedad
- Precaución ambiental

26:32

## Encuestas desactualizadas, sin confiabilidad y poco complementadas

ENCUESTA DE OPINIÓN PÚBLICA DEL PROYECTO									
Nombre	Edad	Sexo	Ocupación	Formación	Residencia	Fecha	Entrevista	Observaciones	Firma
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

80 Encuestas del año 2017 únicamente a turistas

Somos aproximadamente 10.000 habitantes y solo se consultaron 7 personas para la construcción del estudio de Impacto ambiental.

24:28

23:36

Tabla 5.3-53. Infraestructura Educativa – Unidades Territoriales Menores.

Vereda Fusca	Barrio Samaria	Vereda La Balsa	Sector Mongibello Guaymaral La Sabana	Sector Rincón Santo El Juncal Centro
<b>Identificación y Localización</b>				
Institución Educativa Oficial Fusca. Sobre la vía central oriente (carretera central del norte).	Institución Educativa San José María de Escriba de Bataguel. Al interior del barrio.	Colegio La Balsa (Público/Los Cedros (Privado).	Institución Educativa Abraham Maslow. Calle 2 número 4-34	Institución Educativa Oficial La Balsa. Al sur oriente del Sector.
<b>Estructura Educativa</b>				
Sede Primaria (289 alumnos) y Sede Bachillerato (405 alumnos). Y Nocturno (77 alumnos) Doce docentes. 11 aulas. 3 Salas de cómputo e internet. Infraestructura recreativa (2) y deportiva (5). 45 unidades sanitarias.	(1.776 alumnos). 31 unidades sanitarias, 4 salones de informática, 2 patios de recreación y esparcimiento y 1 cancha múltiple.	700 estudiantes/20 cursos un profesor por curso más o menos/Hay jornada mixta (hasta 5° van en la mañana) /Bachillerato en las dos jornadas	Transición, Primaria y Secundaria. 204 alumnos. Por la virtualidad no hay presencia de directivos, alumnos y docentes en la institución.	(844 alumnos). 34 unidades sanitarias, 2 salones de informática, 2 canchas deportivas.

Fuente: Accesor Norte Bogotá S.A.S – G&R Ingeniería y Desarrollo S.A.S., 2024.

23:22

## ¿Y el trabajo de campo?

Vivienda urbana en Sector Mongibello Guaymaral La Sabana.

Edificios de Apartamentos en Barrio Samaria

Fuente: Accesor Norte Bogotá S.A.S – G&R Ingeniería y Desarrollo S.A.S., 2024.

22:39

## Mucho marketing, poca participación

### Participación

Incidir y deliberar (Acto de comunicación bidireccional)

Se desarrolla en etapas tempranas, desde el mismo diseño del nuevo trazado, se co-construye la decisión, poniendo en diálogo el saber técnico con el comunitario.

### Socialización


Comunica y difunde (Acto unidireccional) que en este caso fue difundir un boletín.

Se desarrolla después de tomar decisiones y se cuenta lo que se va hacer, buscando legitimar decisiones ya tomadas, siendo una mera formalidad si no se crean espacios de interlocución integrales.

21:18

## Mucho marketing, poca participación

- Se evidencia un incumplimiento sistemático de los principios de **Máxima Publicidad, Transparencia y Participación Temprana** establecidos en el Acuerdo de Escazú. El proponente operó en un **silencio de 17 meses** (mayo 2023 - octubre 2024) durante la fase de diseño y estudios, excluyendo a la comunidad en la etapa clave de toma de decisiones.
- La **"socialización"** realizada en octubre de 2024 fue **tardía, limitada a presentar un EIA ya consolidado**, y no cumplió con las condiciones materiales óptimas (malos horarios, lugar inadecuado, información poco clara). Este proceso fue considerado un acto comunicativo unidireccional (socialización) y no un ejercicio de participación incidente y deliberativa (participación integral)
- No retroalimentación, ni procesos de información previa para generar criterios para opinar sobre el proyecto y sus decisiones.

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

Buenos días para todas y todos. Les quiero agradecer por estar presentes aquí escuchándonos, tomando en cuenta también que es un derecho para todas que podamos estar aquí presentes. Eh, me presento, mi nombre es Ana Milena Sastoque Guerrero, mujer nacida y criada en el área de influencia de lo que hoy se conoce como la construcción de la Troncal de los Andes. Soy socióloga de profesión y candidata a magister en medio ambiente y desarrollo de la Universidad Nacional de Colombia y hago parte del colectivo Rediacción.

Como ciudadana, habitante e investigadora en este contexto o en este momento, quiero llamar la atención sobre este tema y es que esta vía es una promesa y como dice el alcalde debería ser un miedaducto tal vez porque también hay otras alternativas para que se realice. Eh, por ende, pues una vía bien diseñada y construida garantiza la movilidad de los seres humanos y el goce de los espacios verdes que las y los habitantes del municipio de Chía merecemos. Ahora sí paso a presentarles mi presentación. Disculpen la redundancia.


Este es un informe de resultados de la revisión de la información presentada dentro de este. Tomando en cuenta que es un complemento, pues uno buscaría que justamente este complemento fuese actualizado en muchos de los datos que se están presentando dentro del estudio. Entonces, pues vamos a hablar de esto. Una buena caracterización social, ambiental, física y de impactos garantiza un ejercicio riguroso y real del estudio de impacto ambiental. Por eso, pues tenemos unos principios a los que debemos de responder siempre que se hace un estudio de impacto ambiental y es la integridad, la transparencia, la participación, la interdisciplinariedad y principalmente la precaución ambiental a la hora de tomar decisiones dentro del territorio.

La integridad se identifica bajo las interrelaciones y la identificación de estas de los componentes social, físico y biótico y por ende esta información debe ser rigurosa, objetiva y actualizada. La transparencia es que tiene que garantizarse una información clara y a tiempo. También es una información previa porque la participación aquí se tiene que dar desde los inicios mismos del mismo proceso de licenciamiento y el mismo proceso de estudio de impacto ambiental, que es el que estamos acá discutiendo. La interdisciplinariedad, por otro lado, es cómo los saberes interactúan entre todos, tanto saberes técnicos, sociales, biológicos y los comunitarios, algo que no pasó dentro de este estudio de impacto ambiental. Y la precaución ambiental, pensemos que en un dicho como las mamás dicen, y es no busque lo que no se le ha perdido. La precaución ambiental es garantizar que no vamos a afectar algo de lo que no conocemos y que no tenemos certeza de lo que va a pasar con esto.

Entonces, tomando en cuenta estos principios, les voy a presentar uno que es la integridad. En este principio vemos que no se hace un uso de información actualizada dentro del estudio de impacto ambiental en varias de las discusiones que estamos necesitando actualizar. Encontramos que el documento se basa en el plan de ordenamiento de 2016, plan que actualmente se encuentra suspendido desde el año 2018. Se usan encuestas desactualizadas en tres escenarios. Con las juntas de acción comunal en su caracterización demográfica se hace uso de una encuesta 2021 sin tomar en cuenta las dinámicas propias de las juntas de acción que cambian sus presidentes, se cambian los libros y la caracterización pues es un poco más pequeña, tomando en cuenta las capacidades mismas de las juntas de acción.

Otra cosa, no se tuvo en cuenta otros ejercicios diagnósticos y documentos presentados por la Alcaldía Municipal de Chía, por ejemplo, los informes diagnósticos sociales, ambientales, económicos del POT que se hicieron en 2021, que están más, eh, digamos desagregados frente a los territorios en los que está justamente esta construcción afectando.

Hay una encuesta de servicios ecosistémicos que se realiza en el año 2024 que solo se realiza a siete personas

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

de la comunidad. Como la misma consultora dice, aproximadamente hay 8,000 personas dentro de la vereda, dentro de las tres veredas o dentro de las tres zonas que ellos caracterizan. Excluyen una de las zonas y es el barrio El Cairo dentro de estos estudios de impacto ambiental.

Otro tema, la encuesta de percepción social del paisaje. Esta encuesta presenta 80 encuestas que son del año 2017. No se hizo una actualización de esta encuesta y esto está en los anexos del estudio de impacto ambiental. ¿Acaso el paisaje del municipio de Chía no ha cambiado en casi 8 años? Eh, también se les hace una encuesta a turistas, ni siquiera se le está haciendo encuestas a las personas. Las 80 encuestas son a turistas del municipio, no son a personas habitantes de la zona. Y esto también refleja una invisibilización de la comunidad en estos espacios.

El trabajo de campo. Vamos a ver también que hay unos problemas de trabajo de campo y es un desconocimiento general del territorio. Para este estudio contamos que hay una zonificación que ellos dicen y resulta que acá esta es la vía y esta es una zona que es de vivienda y es clasificada como zona industrial. Esta vivienda está desde el año 2020 aproximadamente ya en construcción y hay una mala caracterización de la zona en estas zonificaciones. Esto afecta totalmente la toma de decisiones dentro del estudio de impacto ambiental.

El trabajo de campo también implica unas visitas a ciertas zonas. Encontramos, por ejemplo, fotografías que ellos dicen: “son edificios de apartamentos en el barrio Samaria”. Esta foto no concuerda con un edificio de apartamentos. Esto es el edificio de Oficia, que es un complejo de oficinas que se encuentra en el barrio 20 de Julio, no se encuentra ni siquiera en la vereda ni en el barrio Samaria.


Otra inconsistencia: vivienda urbana en el sector Mongibello Huaimar La Sabana. Esta vivienda ni siquiera está en esa zona, tampoco es un sector urbano, es una zona de vereda, es una vereda campestre o sino es una zona realmente ya más de vereda que es la vereda La Balsa, el sector Rincón Santo, que es el que ellos dicen que existe.

Sobre la participación, se propone y el proponente nos dice y cita el Acuerdo de Escazú que lo cumple, y dice cumplirlo, y se revela una ventana de 17 meses en el que el estudio de impacto ambiental se estuvo haciendo y solo en 3 días, en diferentes horas, a nosotros se nos presentó este estudio. Revela pues realmente un proceso de participación integral dentro de estos espacios, incumpliendo normas nacionales e internacionales en las que nosotros como Colombia ya estamos adscritos.

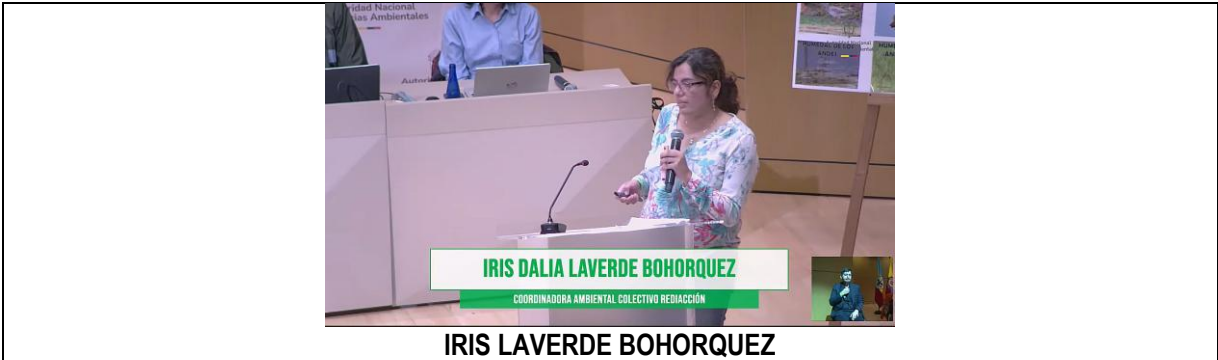
La participación es el proceso de incidir y deliberar. Es un acto de comunicación bidireccional. Se desarrolla en etapas tempranas desde el mismo diseño del nuevo trazado. Se construye esta decisión y se pone en diálogo lo técnico con lo comunitario. La socialización, que es lo que ellos siempre dicen que es lo que hacen, es comunicar y difundir. Es un acto por lo general unidireccional, que en este caso pues fue, por ejemplo, difundir un boletín o simplemente hacer una presentación a las 5 de la tarde oscuras a una comunidad. Se desarrolla después de tomar decisiones y se cuenta lo que se va a hacer, buscando que las personas simplemente digan “Bueno, ya tocó aceptar esto, ¿no?” Y es una mera formalidad si no se crean espacios de interlocución integrales y reales con estas comunidades.

Entonces vamos ahora sí a una obstrucción del acceso a la información que encontramos y es que se solicitaron las presentaciones durante los procesos de socialización del 24 y 25 de octubre que se realizaron en la vereda La Balsa y en el sector Samaria y estas nunca llegaron a ninguna de las personas que solicitó. Entonces pues




	<b>ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL</b>	Fecha:	28/09/2024
		Versión:	7
		Código:	PC-FO-03

es además solicitar también el respeto a que las personas que estamos defendiendo esto, pues también se nos garantice un espacio seguro para que no sigamos pues recibiendo este tipo de agresiones virtuales que no garanticen la verdadera participación libre y segura en los espacios. Muchas gracias.



**19:44 Cartografía**




Se cita como fuente en los planos presentados la Plancha 228C1 del IGAC.

Sin embargo, esta se manipula sin un sustento técnico


No se citan correctamente en el metadato de la GDB las fuentes cartográficas.

**19:00 Cartografía**



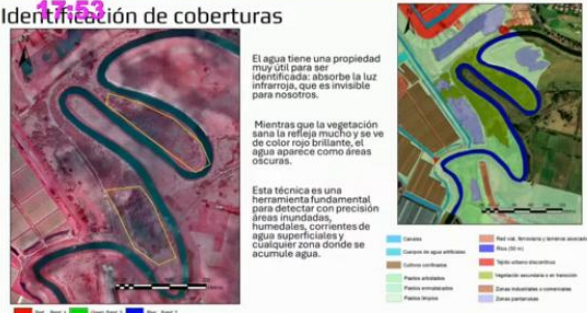
Se recorta el área del humedal de la cartografía oficial del IGAC.

**18:14 52. Sistemas lenticos y zonas de recarga - Cuenca de estudio**



Esta manipulación no se presenta de la misma forma a lo largo del estudio, en esta figura por ejemplo, eliminan por completo el humedal.

**17:53 Identificación de coberturas**




El agua tiene una propiedad muy útil para ser identificada: absorbe la luz infrarroja, que es invisible para nosotros.

Mientras que la vegetación sana la refleja mucho y se ve de color rojo brillante, el agua aparece como áreas oscuras.

Esta técnica es una herramienta fundamental para detectar con precisión áreas inundadas, humedales, corrientes de agua superficiales y cualquier zona donde se acumule agua.

**16:38**




**Uso actual del suelo**

La consultoría basó su análisis únicamente en la cobertura del suelo, sin verificar el uso actual mediante fuentes normativas o de campo. Esto llevó a clasificar de forma generalizada como pastoreo extensivo todas las áreas identificadas como pastos.

La cobertura no determina por sí sola el uso del suelo. Metodologías como las del IGAC y el POMCA exigen cruzar información normativa, catastral y ambiental.


**16:03**



**Conflicto de uso del suelo**

**Error metodológico del EIA**

- Usó solo la capacidad de uso del IGAC a escala 1:100.000 → concluyó pastoreo semi intensivo en toda el área.
- Escala demasiado general para un territorio pequeño.
- Ignoró instrumentos locales más precisos:
- POT de Chía** → ronda del río Bogotá como área de protección.
- POMCA río Bogotá (2019, 1:25.000)** → incluye zonas de restauración ecológica.

	<b>ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL</b>	Fecha:	28/09/2024
		Versión:	7
		Código:	PC-FO-03

**15:04**

**Análisis multitemporal**  
**La Historia Borrada del Humedal**

Tabla 5.2-13 Superficies de agua



1977 pasto limpio 1982 pasto limpio 1990 pasto limpio 2004 pasto limpio 2020 pasto limpio 2024 zona pantanosa

**15:09**

**Los mapas disponibles de forma gratuita en Colombia en mapas que no se tuvieron en cuenta**

- Fecha: 20/11/2007
- Sensor: ULTRA CAM
- Espectro: Multiespectral
- Resolución espectral: 3
- Bandas: RGB
- Resolución espacial (m): 0.15
- Resolución radiométrica (bits): 8
- Nivel de procesamiento: Primario
- Porcentaje de sombras: 0.00%
- Porcentaje de nubes: 0.00%
- Nombre de la imagen: 110010001520112007-1471



Bueno, muy buenos días. Mi nombre es Iris Laverde, soy habitante de la vereda Fusca, nací en Chía, soy admiradora de la naturaleza, administradora ambiental y magíster en medio ambiente y desarrollo. Estoy aquí como habitante del territorio y como parte de la comunidad que ha estado siguiendo el proceso de licenciamiento de la Troncal de los Andes por sus implicaciones en los ecosistemas estratégicos de nuestro municipio.


Como sabemos, el estudio de impacto ambiental es una de las herramientas más importantes para la toma de decisiones, porque nos brinda información necesaria para establecer los impactos que el desarrollo del proyecto puede tener en el territorio. Pero el EIA presentado por la concesionaria para la Troncal de los Andes, que debería ser una garantía de protección, está lleno de errores, omisiones e inconsistencias. Hoy les quiero contar acerca de algunas cosas que encontramos al revisar este estudio y por qué es crucial que exijamos que se hagan bien.

El primer error que encontramos, y de los más importantes, tiene que ver con la cartografía, porque en la leyenda de los mapas se cita la plancha 2281C que hace parte de la cartografía oficial del IGAC. Sin embargo, esta información se manipula sin un sustento técnico. Además, en el metadato de la GDB y dentro del documento se referencia solo a la concesionaria y la empresa consultora como los autores de la información cartográfica presentada. Aquí vemos cómo, al comparar la cartografía que entrega el concesionario en el modelo de datos geográfico, se evidencian las diferencias en la extensión de las zonas identificadas como pantanos. A la derecha está la cartografía oficial del IGAC y a la izquierda se ve cómo se recorta el área del humedal y se corta también la parte del canal Proleche. Esto sin una justificación técnica como lo exige la guía para el diligenciamiento y la presentación del modelo de datos geográfico desarrollado en 2016 por la ANLA.

Esta manipulación geográfica no se presenta de la misma forma en todo el estudio. En esta figura, que debe mostrar los cuerpos lóticos y las áreas de recarga, se elimina por completo el área del humedal.

Este es un punto importante que quiero resaltar porque es la base para la construcción de los capítulos posteriores del EIA y se trata de la identificación de las coberturas, que de acuerdo con la metodología del estudio se elaboró a partir de una imagen satelital que el concesionario adquirió. Sin embargo, al realizar la búsqueda de la imagen con las características que describe el documento, encontramos que es una fotografía aérea del IGAC del año 2024. Esta fotografía se encuentra disponible para descarga libre en el portal Colombia en Mapas. Y a esta imagen se le realizó el tratamiento descrito en la metodología de la EIA para la identificación de las coberturas y que se basa en la diferencia en la capacidad de las superficies para absorber el infrarrojo cercano, invisible para nosotros. Mientras que la vegetación lo refleja mucho y se ve de color rojo brillante, como vemos en la parte de allá, el agua aparece como áreas oscuras, por ejemplo, el río. Y fíjense cómo acá, en lo resaltado con amarillo, se nota esa tonalidad.



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

Sin embargo, como se ve en la figura de la derecha, estas áreas fueron identificadas totalmente, en la capa de coberturas del EIA, como vegetación secundaria o en transición y como pastos arbolados. ¿Y esto qué nos genera? Errores. Errores, por ejemplo, en la identificación de los usos actuales del suelo. Veamos aquí cómo se asignó el uso actual: pastoreo extensivo en áreas donde no se presenta esta actividad, por ejemplo, dentro del conjunto San Jacinto. Esto pasa porque la consultoría basó su análisis únicamente en la cobertura del suelo y clasificó de forma generalizada, sin verificar en campo y sin cruzar información normativa y catastral.


Bueno, por otra parte, para realizar el análisis de conflicto de uso se comete un error metodológico muy importante, porque solo utiliza la capacidad de uso del IGAC a escala 1:100.000. Establece que el uso principal para toda el área debería ser pastoreo semi-intensivo. Esta es una escala demasiado grande para un área tan pequeña y no tiene en cuenta instrumentos como el ordenamiento de Chía, que incluye como área de protección la ronda del río Bogotá, ni el POMCA del río Bogotá del 2019, que está a una escala 1:5.000 y donde hay áreas de restauración ecológica en la zonificación.

Por eso, decir que hay un conflicto de uso por subutilización severa porque no hay pastoreo es erróneo, porque en realidad estas áreas tienen una función ecosistémica prioritaria y están sujetas a restauración y protección.

Quiero mostrar este punto porque fue una solicitud expresa de la autoridad y tiene que ver con el análisis multitemporal que también nos mostraba y nos hablaba un poco el director de la DEDD de la CAR. Ellos lo solicitaron para verificar la existencia y el comportamiento del humedal a lo largo del tiempo. Entonces, para esto, el estudio analiza seis momentos: 1977, 1982, 1990, 2004, 2020 y 2024.

En los primeros cuatro años, a partir de imágenes aéreas en blanco y negro, que el estudio aclara que no tienen un contraste igual que las imágenes a color, realiza la identificación de coberturas que se muestra en la parte de abajo. Y quiero que se fijen en el área redondeada con el círculo rojo, porque desde 1977 se identifica una mancha oscura que está presente en mayor o menor medida a lo largo del tiempo. Y abajo se ve que para todos los años anteriores a 2024 esta área se clasificó como pasto limpio y solo es en ese año que se identifica como zona pantanosa. Pero ¿por qué se omite en el estudio clasificar todo esto sistemáticamente como pasto? Borra deliberadamente la historia del humedal.

Y aún más, ¿por qué se omite el uso de mejores insumos, como esta fotografía aérea del IGAC que está disponible también en el portal oficial Colombia en Mapas, que tiene una muy buena resolución y que fue capturada en noviembre de 2007, antes de las intervenciones que el EIA y la CAR dicen que generaron el humedal? Acá lo vemos. El humedal siempre ha estado ahí. Lo que ha habido es un intento de hacerlo invisible en el papel para poder destruirlo en la realidad. El EIA se construye como un proceso secuencial. Todas estas omisiones en la base del estudio generan errores al momento de identificar impactos y generar las estrategias para establecer las medidas que van a prevenir, mitigar, corregir o compensar las afectaciones del proyecto, como vamos a ver con mi compañero.

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



**13:17**

**ANÁLISIS DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LA TRONCAL DE LOS ANDES**

**Pedro Pablo Salazar Grisales**

**Magister en Medio Ambiente y Desarrollo Ingeniero Ambiental y Administrador Ambiental**

**Evaluación de Impacto Ambiental (EIA)**

Calificación de impactos mediante la metodología cualitativa de Conesa Fernández (1996).

¿Qué se encontró?

- La EIA no consideró las calificaciones críticas de atributos como la extensión y el momento, a pesar de que el desarrollo en cercanías de ecosistemas sensibles
- Uso del atributo "Extensión" bajo criterios que pueden ser sujeto de incertidumbre



EXTENSIÓN (E)	De refiere al área de estudio, antes del inicio de la actividad (antes del proyecto)	PARCIAL	1	Cuando la acción importante produce un efecto no deseado, pero que no es fatal o que se puede mitigar con medidas de gestión
EXTENSIÓN (E)	De refiere al área de estudio, antes del inicio de la actividad (antes del proyecto)	PARCIAL	1	Cuando la acción importante produce un efecto no deseado, pero que no es fatal o que se puede mitigar con medidas de gestión
EXTENSIÓN (E)	De refiere al área de estudio, antes del inicio de la actividad (antes del proyecto)	PARCIAL	1	Cuando la acción importante produce un efecto no deseado, pero que no es fatal o que se puede mitigar con medidas de gestión

**IMPORTANCIA (I) =  $2 \times A + (3 \times B) + (2 \times C) + D + E + F + G + H + I + J + K + L + M + N + O + P + Q + R + S + T + U + V + W + X + Y + Z$**

En el caso de que el efecto, sea puntual o no, se produzca en un lugar crítico (veredos próximos y aguas arriba de una zona de agua para consumo degradación paisajística en agua-arena-empañada o cerca de un centro etc.), entonces ante un Criterio de Evaluación Crítica que le atribuya un cuatro unidades por encima del que le correspondiera en función del porcentaje de extensión en que se manifiesta y, en el caso de considerar que es peligrosa la posibilidad de introducir medidas correctoras, habrá que buscar inmediatamente alternativa al proyecto, anulando la causa que nos produce este efecto.

**Evaluación de Impacto Ambiental (EIA)**

A partir de lo analizado, se consideró pertinente realizar una **EIA paralela**, que considerara la misma metodología de evaluación empleada por ACCENORTE y que incluyera los impactos ambientales no identificados, las condiciones críticas del atributo extensión y se soportara, de forma complementaria, en **información secundaria sobre las caracterizaciones biofísicas de la zona**.

**Evaluación de Impacto Ambiental (EIA)**

ACTIVIDAD	Evaluación Ambiental	Estrés	Alteración en la extensión del terreno	Cambio en las propiedades físicas y químicas del suelo	Cambio en la calidad del agua superficial	Modificación de la calidad ambiental del paisaje	Alteración de los ecosistemas acuáticos	Modificación de la estructura y composición florística	Modificación de la estructura y composición faunística	Cambio en la composición, estructura y distribución de las comunidades biológicas	Cambio en la composición, estructura y distribución de las comunidades biológicas
Desarrollo, Impresión y Manejo	EIA Accesorio	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15
EIA Paralela	-45	-45	-45	-45	-45	-45	-45	-45	-45	-45	

ACTIVIDAD	Evaluación Ambiental	Modificación de la estructura y composición florística	Modificación de la estructura y composición faunística	Modificación de la estructura y composición biológica	Modificación de la estructura y composición biológica	Cambio en la composición, estructura y distribución de las comunidades biológicas
Taxa total	EIA Accesorio	-15	-15	-15	-15	-15
EIA Paralela	-45	-45	-45	-45	-45	-45


ACTIVIDAD	Evaluación Ambiental	Modificación de la estructura y composición florística	Modificación de la estructura y composición faunística	Modificación de la estructura y composición biológica	Modificación de la estructura y composición biológica	Cambio en la composición, estructura y distribución de las comunidades biológicas
Desarrollo	EIA Accesorio	-15	-15	-15	-15	-15
EIA Paralela	-45	-45	-45	-45	-45	-45

**Impactos Ambientales Acumulativos**

**8.3 IMPACTOS ACUMULATIVOS Y SINÉRGICOS**

Los impactos acumulativos se generan por efectos aditivos sobre un medio o componente determinado, por acciones que se desarrollan en simultáneo, es decir, por la existencia de otros proyectos en desarrollo. Sin embargo y atendiendo lo descrito en el capítulo 2 el área de estudio no se intercepta con algún proyecto de hidrocarburos, áreas proyectos de energía, ductos, líneas proyectos de energía y/o proyectos de minería, por ende, no se identifican impactos de tipo acumulativos.


El análisis de impactos ambientales acumulativos, no se debe acotar únicamente a la presencia o no de otros proyectos sujetos de licenciamiento ambiental.




Fuente: Modificado de: propia, sobre la base de: IFG, 2012.

\*Los factores ambientales propios de actividades particulares que pueden ser afectados directa o indirectamente por el desarrollo de la actividad de un proyecto. La EIA busca evaluar cómo la actividad puede afectar a estos factores y proporcionar medidas de gestión para evitar, minimizar, restaurar o compensar los impactos.


**08:54**



Febrero de 2019.



Marzo de 2020.



Mayo de 2022

Los jarillones son una condición que genera impactos acumulativos de acumulación y retención de agua

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

### Imp07:28 Ambientales Acumulativos

CÓDIGO	ACTIVIDAD	GRADOS DE ENTRADA	GRADOS DE SALIDA	GRADO TOTAL	ACUMULACIÓN POTENCIAL
A-01	Acquisición de permisos	0	2	2	Nada
A-02	Contratación de personal	0	2	2	Nada
A-03	Utilización de material de construcción, insumos, maquinaria, equipo y personal	10	16	26	Alto
A-04	Almacenamiento y mantenimiento de vehículos de acceso al proyecto y centro terminal	1	10	11	Nada
A-05	Mantenimiento y gestión para la disposición final de residuos sólidos y líquidos	0	2	2	Nada
A-06	Desmonte, limpieza y desapeque	0	19	19	Alto
A-07	Uso total	2	7	14	Alto
A-08	Demolición de infraestructura existente	3	8	11	Nada
A-09	Instalación y operación de infraestructura temporal (campamentos no habitacionales)	3	11	14	Alto
A-10	Excavaciones	4	19	23	Alto
A-11	Selección de materiales	2	10	12	Nada
A-12	Disposición de material de excavación (terceros a terceros)	3	2	5	Bajo
A-13	Construcción de Box Culvert sobre el Canal Proieche	5	17	22	Nada
A-14	Construcción de obras hidráulicas	4	5	9	Nada
A-15	Construcción de puentes: Laminado de las puentes vehiculares	1	13	14	Alto
A-16	Rehabilitación del material ya instalado	3	2	5	Bajo
A-17	Confirmación de la estructura de pavimento	4	14	18	Alto
A-18	Obras de gestión y manejo	3	5	10	Nada
A-19	Deforestación y plantación de	1	3	4	Bajo
A-20	Restauración y recuperación de áreas intervenidas	11	1	12	Alto
A-21	Desmantelamiento y puesta en funcionamiento	4	3	7	Nada
A-22	Atenuación de impactos de Box Culvert	3	20	23	Alto

### Imp05:40 Ambientales Acumulativos

CÓDIGO	IMPACTO AMBIENTAL	GRADOS DE ENTRADA	GRADOS DE SALIDA	GRADO TOTAL	ACUMULACIÓN POTENCIAL
I-01	Cambio en la concentración de material particulado y gases atmosféricos	11	0	11	Alto
I-02	Generación de olores desagradables	5	1	6	Nada
I-03	Cambio en los niveles de presión sonora	11	0	11	Alto
I-04	Variedad en la estabilidad del terreno	8	3	11	Nada
I-05	Cambio en las geomorfías del terreno	8	11	19	Alto
I-06	Cambio en las características físicas y biológicas del agua superficial	11	4	15	Nada
I-07	Cambio en la dinámica física de los cuerpos de agua superficial y de la zona de vertido	7	8	15	Nada
I-08	Cambio en las características físicas y biológicas del agua subterránea	11	1	12	Nada
I-09	Modificación en la susceptibilidad a la erosión	10	8	18	Nada
I-10	Cambio en las propiedades físicas y químicas del suelo	11	3	14	Nada
I-11	Cambio en el uso actual del suelo	3	12	15	Nada
I-12	Modificación de la belleza escénica del paisaje	18	7	25	Alto
I-13	Alteración de ecosistemas acuáticos	11	12	23	Alto
I-14	Modificación de la cobertura vegetal	5	11	16	Nada
I-15	Modificación de la estructura y composición florística	10	8	18	Nada
I-16	Cambio en la composición, estructura y distribución de las comunidades biológicas	11	2	13	Nada

### 06:24

### 05:58

La alteración del paisaje y de ecosistemas sensibles, son impactos ambientales de relevancia por las condiciones biofísicas analizadas históricamente en el área de estudio, y por la acumulación que pueden generar las adecuaciones hidráulicas y la construcción del box culvert sobre el Canal Proieche

Alteración del régimen hidrológico en la zona durante la construcción del box culvert.

¡Un análisis de impactos acumulativos es fundamental para evaluar la viabilidad ambiental de la Troncal de los Andes!


Buenos días. Eh, muchas gracias por su asistencia. El día de hoy, y en esta sección, vamos a analizar exclusivamente la evaluación de impactos ambientales que se realizó en este estudio de impacto, que es, digamos, el corazón de este documento, de este análisis, porque es el insumo para analizar la toma de decisiones sobre si se puede hacer o no la Troncal de los Andes. Esto puede ser algo un poquito engorroso; vamos a tratar de hacerlo lo más sintético y masticado posible.

Básicamente, el proyecto de la Troncal se desglosa en 21 actividades y en 31 impactos. Y esa relación entre las actividades e impactos son unas interacciones que se analizan en función de qué tan fuerte puede ser esa afectación, qué espacio puede ocupar, en qué momento se va a presentar esa afectación y muchísimos más atributos. Específicamente me quiero enfocar en el atributo de la extensión. La metodología sobre la cual se basa el estudio de impacto, que es la metodología de Conesa Fernández, indica que cuando se va a realizar la actividad en una zona que tiene condiciones sensibles, se le debe colocar una puntuación o una condición crítica, amparado en el principio de precaución que es rector de la política ambiental colombiana.

¿Qué es lo que pudimos encontrar? Que en el estudio de impacto esa condición crítica en particular, que debió utilizarse a sabiendas de que se está pasando al lado de un ecosistema sensible, no fue utilizada. ¿Qué es lo que podemos encontrar también? El uso de la extensión. Podemos ver acá, en esta sección, con qué criterio se puede hacer la calificación de la extensión, y eso, de forma muy general, es que en este contexto, si un área tiene 20 ha pero el impacto se presenta en 19 ha, en teoría debería tener una extensión amplia, importante. Con este criterio, tiene una categorización puntual y eso es una condición que de alguna forma infravalora esas calificaciones de afectación ambiental.

Entonces, es importante, y para ello nosotros realizamos una evaluación de impactos paralela que estará a disposición de la ANLA para análisis, que se considere ese uso de la extensión, digamos, en términos de porcentaje de área, y esas condiciones críticas para poder tener un comparativo de ver cómo se pueden



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

comportar de forma un poco más ajustada a la realidad esos posibles impactos ambientales. Si se considera esa condición crítica, si se considera esa situación de que se está pasando en cercanías de un ecosistema sensible, muchos de esos impactos adquieren una mayor significancia.

Y aquí es importante dar una claridad. Esto, digamos, no es un escenario catastrofista; es un escenario donde se le debe dar la noción de realidad a la situación actual, porque sobre la realidad, sobre lo que existe hoy, es que se deben tomar las decisiones sobre la viabilidad ambiental o no que puede tener la Troncal de los Andes. Entonces, es importante que nosotros, con este ejercicio paralelo comparativo, podamos mirar esas condiciones críticas para ver cómo puede variar esa afectación de impactos ambientales.

Segundo, y esto es algo que es muy relevante, es algo referente a impactos acumulativos. Me ciño a la sección 8.3 del estudio de impacto ambiental. Allí se menciona que en el área de influencia no se presentan impactos acumulativos. Un impacto acumulativo es una afectación al agua, al suelo, a las coberturas vegetales o al medio socioeconómico que se puede amplificar por el proyecto y por condiciones preexistentes.

La definición sobre la cual se acota el análisis de impactos acumulativos en este estudio es que esos impactos se presentan si hay una superposición con otros proyectos sujetos de licenciamiento: proyectos de hidrocarburos, proyectos de infraestructura, demás proyectos que requieran este instrumento ambiental. Como no hay una superposición, no se analizan impactos acumulativos.

Ahora, si bien no hay una superposición con otro tipo de proyectos, pues el análisis de impactos acumulativos no debe ceñirse únicamente a otros proyectos en licenciamiento ambiental. Metodologías establecidas por el Banco Interamericano de Desarrollo, por la International Finance Corporation, muestran que los impactos acumulativos son una interacción no solo entre proyectos, sino entre factores ambientales y otras actividades humanas y antrópicas existentes.

Entonces, acá la pregunta es: ¿no será que esos jarillones que construyó la CAR desde el 2019 al día de hoy tienen una interacción con las condiciones biofísicas del área de influencia? Nosotros creemos que sí, porque es que lo que ha pasado con este jarillón es que la permanencia de agua en el relicto de humedal se ha amplificado con el paso del tiempo, se ha aumentado, y es una condición que, por el hecho de no mencionar impactos acumulativos en el estudio, no pudo ser analizada, pero que debería ser analizada. Es importante conocer cómo ese jarillón y cómo otras actividades presentes de carácter acumulativo pueden incidir en las afectaciones ambientales que hay en la zona.

Se aclara que esto puede ser una condición preexistente; esto no es, digámoslo, una consecuencia del desarrollo del proyecto, pero sí es algo que se debe considerar al momento de ser construido. Entonces, en ese contexto de análisis acumulativo, si uno cogiera las 21 actividades del proyecto y le sumamos una nueva actividad que debería considerarse, que son las adecuaciones hidráulicas del río Bogotá, y adicionalmente se cogen los impactos y se hacen unas relaciones de causalidad... ¿Qué son relaciones de causalidad? Por ejemplo, las excavaciones, el desmonte y el descapote afectan las condiciones físico-químicas del suelo. Eso afecta la textura, la densidad aparente, afecta las propiedades químicas y va generando un efecto sucesivo sobre la biota y sobre las condiciones de la zona. Ese efecto acumulativo, ese efecto sucesivo, es un análisis sinérgico y un análisis acumulativo que se debería analizar como una actividad y cómo un impacto es consecuencia y cómo es causa.

Si se hiciera un análisis como el que realizamos con las metodologías de análisis de redes planteadas por la




	<b>ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL</b>	Fecha:	28/09/2024
		Versión:	7
		Código:	PC-FO-03

Universidad Nacional de Colombia y por la International Finance Corporation, pues podemos encontrar que actividades como las adecuaciones hidráulicas del río Bogotá, como los terraplenes, como el desmonte y como las excavaciones, tienen una interacción importante, porque se conjuntan, hacen conjunto, que se amplifican varias afectaciones ambientales. Podemos ver acá que, a nivel acumulativo, los impactos que más se pueden afectar son la alteración del paisaje y la alteración de ecosistemas sensibles.

Ahora, ¿qué pasa si nosotros llegamos y vemos estas tablas como una red? Llegamos y tenemos una situación así: nodos, porque el ambiente es una red compleja que interactúa entre sí; actividades en cuadrado; impactos en triángulo, que tienen una interacción importante que debe ser analizada. Y actividades como las adecuaciones hidráulicas y las excavaciones, que son las que están en cuadrado, tienen una incidencia importante en impactos en triángulo, que son la alteración al paisaje y la alteración a los ecosistemas sensibles.

Entonces, nosotros sí consideramos que, aunque el estudio no mencione impactos acumulativos, se debería analizar, porque esas condiciones se amplifican, sobre todo por la alteración del cauce durante la construcción del box culvert, que afecta las dinámicas hídricas.

Muchas gracias.



**ANDREA NATALIA ANTONIO FERNANDEZ**  
ABOGADA MAGISTER EN MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO

**ANDREA ANTONIO FERNANDEZ**

**05:23**


### Observaciones jurídico-ambientales al EIA del proyecto Troncal de los Andes

Ponente: Andrea Antonio, Abogada especialista en Derecho Ambiental, Magister en Medio Ambiente y Desarrollo.


**05:06**

### 1. Antecedentes del trámite ambiental

- ☑ Licencia ambiental otorgada en 2018 por ANLA.
- ☑ Solicitudes de revisión desde 2020 por presuntas afectaciones en predio Las Veguitas.
- ☑ Informe Técnico DRN No. 044 de la CAR reconoce la importancia ecosistémica del cuerpo de agua del predio Las Veguitas.
- ☑ Suspensión del proyecto en 2021; en 2023 se ordena la modificación de la licencia.
- ☑ Trámite actual: revisión correctiva orientada a evitar riesgos al humedal.

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

<p><b>3. Importancia del humedal San Jacinto–Los Andes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Remanente del sistema hídrico original de la Sabana de Bogotá.</li> <li>Funciones: regulación hídrica, hábitat de fauna silvestre, recarga de acuíferos.</li> <li>Instituto Humboldt: relevancia depende de funciones, no del origen.</li> <li>El cuerpo de agua en Las Veguitas cumple con la definición de humedal (Ramsar).</li> </ul>	<p><b>04:14</b></p> <p><b>4. Observaciones al EIA.</b> <b>a. Niega la existencia del humedal San Jacinto – Los Andes.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>El EIA no reconoce explícitamente el humedal San Jacinto–Los Andes.</li> <li>Convención Ramsar: definición vinculante de humedal.</li> <li>CAR e Instituto Humboldt lo reconocen como ecosistema de humedal.</li> <li>Invisibilizarlo afecta la identificación de impactos, la delimitación del área de influencia, la valoración de la conectividad hídrica y la determinación de medidas de manejo.</li> <li>Sin reconocimiento no es posible una evaluación completa y válida.</li> </ul>
<p><b>03:41</b></p> <p><b>4. Observaciones al EIA.</b> <b>c. Presenta falencias en modelación hidrológica.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>No incluye humedal, Cerro Pelón y obras proyectadas.</li> <li>No evalúa efectos de excavaciones, terraplenes o compactación.</li> <li>No se analiza infiltración, nivel freático ni dinámica hídrica.</li> <li>Se requieren estudios adicionales para garantizar la integridad hídrica y ecológica del humedal.</li> </ul>	<p><b>02:33</b></p> <p><b>4. Observaciones al EIA.</b> <b>d. No identifica riesgos por obras asociadas al realineamiento.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Obras como alcantarillas, culvert, terraplenes pueden modificar los patrones naturales de escorrentía, distribución de flujos, la velocidad del agua y la conectividad hidráulica entre unidades.</li> <li>Riesgos: reducción de aportes hídricos al humedal, desecación parcial y pérdida de funcionalidad ecológica.</li> <li>El EIA no evalúa estos impactos sobre el humedal.</li> </ul>
<p><b>02:09</b></p> <p><b>4. Observaciones al EIA.</b> <b>f. No contempla el cumplimiento de medidas judiciales y antecedentes de afectación.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>No incluye diagnóstico de pasivos ambientales.</li> <li>No evalúa afectaciones históricas.</li> <li>No incluye un plan específico de restauración.</li> </ul>	
<p>Buenos días. Mi nombre es Andrea Antonio, soy abogada, especialista y magíster en derecho, y magíster en medio ambiente y desarrollo. Voy a ser muy breve en mi intervención debido a la premura de tiempo que tengo.</p> <p>Aclarar primero que, en este contexto, el trámite actual no corresponde a una actuación ordinaria, sino que se enmarca dentro de una revisión ambiental correctiva orientada a prevenir daños sobre el ecosistema identificado. Al respecto, es importante resaltar que Colombia cuenta con una red extensa de humedales; sin embargo, la mayoría de ellos no se encuentra incorporada dentro de figuras de protección formales de protección ambiental, lo que incrementa su vulnerabilidad frente a procesos de transformación.</p> <p>Esto no es óbice, en todo caso, para que el Estado actúe conforme a los artículos 79 y 80 de la Constitución Política y adelante acciones de conservación, especialmente en lo referente a la protección de los humedales, teniendo en cuenta los compromisos adquiridos mediante la Convención Ramsar.</p> <p>Como les hemos explicado, el humedal San Jacinto–Los Andes es un remanente de los sistemas hídricos originales de la sabana de Bogotá y, de acuerdo con los conceptos técnicos del Humboldt, la relevancia</p>	

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

ambiental de un humedal no depende exclusivamente de su origen natural o antrópico, sino de las funciones ecosistémicas que cumple.

Ahora bien, frente a las observaciones al estudio de impacto ambiental, es importante resaltar que este documento niega la existencia del humedal San Jacinto–Los Andes. Esta omisión resulta determinante para la validez de la evaluación, a pesar de que este ecosistema cumple plenamente con la definición de humedal establecida por la Convención Ramsar, ratificada por Colombia mediante la Ley 357 de 1997.

La Convención Ramsar es clara en definir los humedales como todas aquellas superficies cubiertas de agua, sean naturales o artificiales, permanentes o artificiales, estancadas o corrientes. Esta definición es jurídicamente vinculante, a pesar de que el director técnico de la CAR afirme que se trata de un cuerpo de agua artificial, desconociendo la definición del convenio Ramsar.

Es importante señalar que el lenguaje de un estudio de impacto ambiental no es un recurso accesorio, sino un instrumento de poder y legitimidad. En la práctica, la invisibilización del ecosistema no es un asunto menor, pues afecta directamente la identificación de impactos, la delimitación del área de influencia, la valoración de la conectividad hídrica y la determinación de las medidas de manejo ambiental.

Entonces, mientras el estudio de impacto ambiental no integre de manera explícita y rigurosa la existencia del humedal San Jacinto–Los Andes conforme a la definición Ramsar y a los conceptos técnicos oficiales que lo reconocen como tal, la evaluación ambiental es incompleta y no ofrece las garantías mínimas para la toma de decisiones informadas y ajustadas al marco normativo vigente.

También encontramos que el estudio de impacto ambiental presenta deficiencias en el componente ecosistémico de biodiversidad, pues no incorpora una caracterización integral del humedal San Jacinto, tampoco modela adecuadamente la interacción entre el canal Proleche y el humedal San Jacinto, ni identifica los riesgos por obras asociadas al realineamiento. Además, es deficiente en el manejo de residuos peligrosos, lo cual supone un riesgo de contaminación al humedal. No contempla el cumplimiento de medidas judiciales ni antecedentes de afectación, teniendo en cuenta que era necesario un diagnóstico de pasivos ambientales, la evaluación de afectaciones históricas y un plan de restauración.

Asimismo, incumple varios requisitos de los términos de referencia de la ANLA y desconoce principios jurídicos aplicables como el de precaución, el de prevención, y el de protección reforzada del humedal, que se justifica a partir del principio de integridad ecosistémica, conforme al cual las decisiones públicas deben orientarse a evitar cualquier acción que genere fragmentación, deterioro irreversible o alteración significativa del régimen hidrológico, de la calidad del agua o de las dinámicas ecológicas propias del humedal. También se vulnera el principio de no regresión ambiental, conforme al cual no es admisible disminuir los niveles de protección alcanzados.

En conclusión, es evidente que el estudio de impacto ambiental no cumple con los requisitos técnicos mínimos para garantizar la protección y preservación del cuerpo de agua y el canal Proleche que conforman el humedal San Jacinto–Los Andes, y además presenta graves falencias en términos de vulneración de normas, principios y obligaciones constitucionales. En este orden de ideas, solicitamos no aprobar la modificación de la licencia hasta que se completen los estudios y medidas que permitan superar las falencias identificadas y se definan condiciones vinculantes en la resolución que garanticen la protección del humedal San Jacinto–Los Andes. Todo esto en aplicación de los principios constitucionales previamente mencionados.




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

Muchas gracias.

#### Intervención de los Inscritos

En esta instancia se abrió el espacio para la intervención de la comunidad inscrita y se efectuó la invitación para el correcto aprovechamiento del tiempo establecido, así como la escucha y el respeto. 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	<p>María Pinilla Moscoso</p> 	Presencial	<p>Cordial saludo a todos.</p> <p>En días pasados, un grupo de ciudadanos habitantes del municipio de Chía, bajo el Acta 001, constituimos la veeduría ciudadana Troncal de los Andes, tal como lo faculta el artículo 103 y 270 de nuestra Constitución y la Ley Estatutaria 850 del 2003, que hoy represento acá.</p> <p>La Carta Europea del Ordenamiento del Territorio de 1983 define el ordenamiento del territorio como una política pública, ya que es una expresión espacial de la política económica, social, cultural y ecológica de toda la sociedad. El ser humano, como especie, hace parte del ecosistema y es el mismo ser humano quien debe aprender a convivir y armonizar con los distintos hábitats que conforman estos ecosistemas.</p> <p>Estamos en el siglo XXI. 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.</p>

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

		<p>Este siglo, señores ambientalistas, no es para continuar con reticencias graves. Este siglo es de cambios y desarrollos, de diálogos sociales, políticos, económicos, culturales y ambientales que redunden en mejorar la calidad de vida del ser humano. Pero mejorar la calidad de vida del ser humano no es pasar horas y horas sentados al volante, metidos dentro de un bus, atrapados en innumerables trancones, ya que salir y entrar del municipio de Chía se convirtió en la peor de las pesadillas. Además, esta situación está generando graves problemas de salud mental y de salud física.</p> <p>Ahora bien, habitantes y residentes de Chía, debemos prepararnos. El Acuerdo 100 del 2016 quedó en firme. Se supone que hay un posible desarrollo de hasta 15 planes parciales. Eso significa que el municipio de Chía va a tener, por lo menos, 100.000 habitantes más a mediano y largo plazo. Por estos argumentos, la Troncal de los Andes es un proyecto prioritario y urgente para los ciudadanos de Chía.</p> <p>¿Por qué? Porque va a descongestionar el casco urbano, va a mejorar la movilidad y la conectividad regional, va a reducir los tiempos de viaje y va a impulsar el desarrollo de la región.</p> <p>Muchas gracias.</p>
--	--	---

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

2	 Mauricio Mustafa Lotero	Presencial <p>Buenos días. Yo traía otra presentación, pero con ocasión de lo que dijo el señor de la CAR tengo que cambiar. Esta es una aerofoto del año 39: está el humedal dentro del meandro. Aquí iba a explicarles las licencias que se dieron sobre el meandro.</p> <p>Esta es la fotografía ya mencionada del año 7, con base en la cual se actualizó la cartografía, donde están perfectamente ubicables los humedales dentro y fuera del meandro, conectados por el canal de Proleche. A partir de esa cartografía no se desarrollaron más actividades en el meandro, de las que tanto se quejan en redes sociales.</p> <p>En el 2016, la CAR del señor que está aquí pide la adquisición total del meandro para hacer las obras de adecuación hidráulica y, a la vez, la ANI pide que se pase por ahí la carretera. Para ello, la ANLA hace una visita en la zona y, mediante unos vuelos de dron “sorpresa”, dice que no hay nada. Vuelos de dron que nunca aparecieron.</p> <p>Horas después, esos mismos funcionarios ,uno de ellos está acá, se van a la CAR y le exigen un pronunciamiento sobre los humedales que hay en el meandro. Entonces, no eran sorpresa los humedales. En el 18 había humedales, como tampoco era sorpresa en Chía, donde en el Concejo Municipal se discutía cómo el gobernador les iba a ayudar con el director de la CAR a esconder el humedal, que así lo reconoció el presidente de la ANLA en el Congreso de Colombia el año pasado, cuando aceptó que la CAR guardó silencio.</p> <p>Silencio que, sumado a una exoneración absurda del diagnóstico ambiental de alternativa, nos llevó a una</p>
---	---	---




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

		<p>licencia que hoy, señor Ortiz de la ANLA, está suspendida; no está vigente.</p> <p>Tampoco era sorpresa para estos señores de Accesos Norte la existencia del humedal. Aquí lo demuestran en aerofotografías propias y en una presentación de ellos en el 18 donde reconocen la zona como zona de protección.</p> <p>Aquí están empezando la carretera. Hay grabaciones que aportó el expediente donde el alcalde Donoso y el gobernador le dan las gracias a la CAR por las ayudas. ¿Cuáles, si se quedaron callados? Simpático, ¿no?</p> <p>La CAR, a la par que se hace la carretera, hace las obras de adecuación, que no son otra cosa que relleno del humedal dentro y fuera del meandro. Hombre, ¿y para qué llenan por fuera del meandro? Nunca se supo, hasta hoy: para poder pasar el box culvert.</p> <p>Aquí está el entonces director de la CAR, 20 de diciembre del 20, a las 5 de la mañana, declarándolo “paraíso ambiental”. Pocas horas después decide que es un anegamiento.</p> <p>Por eso se le pide al Humboldt que intervenga y, muy contrario a lo que dice la señora Vergara hoy, el Humboldt dice que sí es un humedal, no nada de lo que ella dijo acá. Y desbarata el concepto de la CAR.</p> <p>Le dice a la CAR, en resumen, que no por no estar nominado como humedal deja de merecer protección. Tan es así que corre la CAR a ordenarle al municipio que lo incluya dentro de las determinantes ambientales.</p>
--	--	--


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


			Saludos.
3	<p>Carmen Teresa Herrera Rodríguez</p> 	Video	<p>En la vereda La Historia Juntal. Mi nombre es María Celina Herrera. Hace 72 años vive en esta vereda, hija de alguien de la vereda, los raizales de la vereda.</p> <p>Bueno, mi nombre es Jorge Alberto Herrera, vivo aquí en La Balza, también soy nativo de acá, tengo 71 años.</p> <p>Bueno, Carmen Teresa Herrera Rodríguez, yo aquí en La Balza hace 61 años, mis padres raizales de acá toda la vida.</p> <p>Entonces, pues nos sentimos más que con derecho a protestar por esas cosas tan malucas que están haciendo. Tienen pensado hacer eso beneficio para unos y para otros, pues nos dañan nuestro medio.</p> <p>Todos estos eran vallados. Sí, todos eran allá, era, y toda esa... llegaba así y llegaba, entraban, entraba humedales e iba al río.</p> <p>Y ese que le llaman canal de Proleche, ¿ustedes lo conocieron como canal de Proleche?, que es el de abajo entrando Monibello. Ese, ¿qué era para ustedes? Que era un vallado.</p> <p>Parece como un río. Sí, ese era... ese alimentaba las bombas que sacaban agua o entraban agua para las pocetas allá en el Cerrito, unas bombas que eran... que las... no, ese vallado siempre ha existido, sino que ahorita, pues por lo de Proleche, ya lo pusieron como canal de Proleche, que son cosas que ya mandan. Eso le andan</p>


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

			<p>cambiando nombres, cada propietario le puede dar nombres.</p> <p>Pero mi tío decía que parecía un río porque siempre ha tenido agua. Siempre ha tenido agua. Pero agua no corre, sino que llega y se estanca. Se estanca porque no tiene corrido para ninguna. Sí, no sale al río necesariamente.</p> <p>Sale al río, pero siempre y cuando lo abran para hacia el río. Eso... en todo el final había una bomba grande.</p> <p>Yo me gustaba ir allá porque...</p>
4	<p><b>Eduardo Bernal Godoy</b></p> 	Presencial	<p>Esta es el municipio de Chía. Este era el tratamiento de la troncal, que en ese momento le llamábamos troncal del peaje y que venía desde la curva de Broditage, pasando por la vereda de Samaria, cruzando en este punto el río Bogotá, uniéndose a una vía que existe actualmente aquí, atravesaba la autopista y llegaba hasta la Séptima.</p> <p>¿Por qué se trataba así? Este municipio tiene la característica de que la avenida Séptima y la autopista rompen el municipio en dos sectores, oriental y occidental, y no genera la comunicación fundamental entre los dos sectores del municipio. Por eso se generaba la troncal del peaje, la troncal de Caldaica y la troncal de Cataluña, que debían llegar todas hasta la Séptima y la última hasta la vía a Sopó para que tuviéramos conexión oriente-occidente dentro del municipio.</p> <p>Eso garantizaba la movilidad y lo estábamos previendo hace 25 años. En este momento, con el desarrollo urbano de Chía, pues no ha dado función a este punto. ¿Podemos cambiar la imagen?</p>





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

		<p>Creo que el tiempo no nos va a alcanzar para nada. Bueno, las satelitales... voy a contarles porque las imágenes no funcionaron.</p> <p>En el año 2000 no existía el humedal de Los Andes. En la cartografía que tenemos de esa época con el profesor Thomas Van der Hammen, que no le puede poner en duda a nadie, eh, solamente existía el Proleche, que no era sino un vallado, el vallado de Proleche que descargaba sobre el río Bogotá.</p> <p>Con las obras que hizo la CAR de modificación de la ronda del río Bogotá, se trancó la salida de agua del vallado hacia el río Bogotá. Eso generó que las aguas del vallado pasaran hacia lo que hoy denominan humedal.</p>
5	<p>Catalina Orrego</p> 	<p>Mi nombre es Catalino Orrego. Vengo a sustentar, con fundamento jurídico, técnico y ecológico, por qué el trazado propuesto, que incluye un box culvert de 140 m sobre el humedal al canal de Proleche, no puede ser autorizado, y por qué las alternativas cuatro y cinco, ya documentadas, deben ser adoptadas al cumplir plenamente con la jerarquía de mitigación exigida por la normativa ambiental colombiana.</p> <p>Primero, la obligación legal de aplicar la jerarquía de mitigación. El marco normativo y jurisprudencial es categórico: la Ley 99 de 1993, el Decreto 1076 de 2015 y la PNGIBSE, así como la Corte Constitucional, establecen que la gestión ambiental debe seguir un orden estricto e inmodificable: evitar, minimizar, corregir y compensar.</p> <p>Esto implica que si existe una alternativa técnica y económicamente viable que</p>

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

			<p>evita el daño, la autoridad ambiental no puede autorizar una que lo cause. El análisis de alternativas no depende del Diagnóstico Ambiental de Alternativas. Sabemos que en este trámite inicial no se requirió un Diagnóstico Ambiental de Alternativas; sin embargo, la obligación de evaluar alternativas no es procedimental, es constitucional y legal.</p> <p>Por lo tanto, la ANLA debe considerar todas las alternativas viables presentadas, incluso cuando provengan de aportes ciudadanos, como ocurre con las alternativas cuatro y cinco. Ignorarlas equivaldría a desconocer la jerarquía de mitigación, actuar regresivamente y autorizar un impacto evitable, lo cual la jurisprudencia prohíbe.</p> <p>Los impactos ecológicos irreversibles del box culvert de 140 m son muy graves. Puede haber colapso fotosintético, alteración hidrodinámica severa, fragmentación ecológica, pérdida de hábitat de avifauna, riesgos estructurales y costos permanentes.</p> <p>Las alternativas cuatro y cinco cumplen totalmente con la jerarquía de mitigación. Quiero leer las conclusiones para no acelerarme y ya, y quedar ante ustedes con todo el documento.</p> <p>La ANLA no puede autorizar un trazado que atraviese el humedal teniendo alternativas que lo evitan completamente.</p> <p>Quiero decir públicamente, eh, a Mauricio: estoy muy orgullosa de ti. Lo que haces para proteger el humedal, el municipio de Chía, a tu gente, es impresionante. Pelear contra unos poderosos no ha sido fácil y por tu convicción y firmeza te admiro. Gracias.</p>
--	--	--	--

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


6	 <p>Tatiana López</p>	<p>Presencial</p> <p>Buenos días. Mi nombre es Tatiana López, vengo de la vereda de La Balsa y hablaré sobre el impacto social de la Troncal de los Andes. A través de los días, hablar de la Troncal de los Andes es hablar de una de las infraestructuras estratégicas para el desarrollo humano, social y territorial de nuestro país. Su función va más allá del transporte: representa un eje transformador, capaz de dinamizar economías locales, conectar regiones históricamente aisladas y abrir posibilidades de bienestar para millones de ciudadanos.</p> <p>Desde el enfoque social, la Troncal de los Andes no es simplemente una carretera: es un tejido vivo y social de oportunidades, movilidad, integración y progreso. La Troncal de los Andes, como columna vertebral de la integración territorial en nuestra geografía andina, ha sido a lo largo de la historia un desafío para la conectividad, el trabajo articulado entre los departamentos, las ciudades y los municipios. Los elevados relieves, las cordilleras fragmentadas y la distancia entre centros urbanos han generado históricas desigualdades en acceso a servicios y movilidad.</p> <p>En este contexto, la Troncal de los Andes emerge como una arteria esencial que rompe ese aislamiento. Esta vía permitirá conectar comunidades rurales con ciudades intermedias y grandes centros urbanos; facilitar la presencia del Estado en zonas con limitada institucionalidad y con necesidades urgentes de atención a comunidades más vulnerables; reducir tiempos de desplazamiento que antes duraban horas y así mejorar la prestación de servicios de atención e</p>
---	---	--



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


		<p>intervención en el tejido social; integrar regiones productivas con mercados nacionales, favoreciendo el intercambio de bienes y servicios; articular las políticas públicas sociales.</p> <p>El impacto en la movilidad humana y el acceso a derechos fundamentales: desde un enfoque social, el acceso a educación, salud, empleo y servicios públicos están profundamente ligados a la capacidad de movilidad. La Troncal de los Andes permitirá que miles de familias accedan a los derechos con mayor facilidad.</p> <p>La transformación económica con impacto social: el desarrollo social está íntimamente relacionado con la actividad económica. En este sentido, la Troncal de los Andes es un motor de dinamización regional, impulso al sector agropecuario, turismo y social comunitario. Regiones conectadas por la Troncal pueden desarrollar rutas turísticas que valoran la cultura de la Ciudad de la Luna y su resguardo indígena, los paisajes y programas sociales, el patrimonio histórico y las economías recreativas. También tendrán beneficios en tejidos sociales y cohesión comunitaria, mayor presencia institucional y seguridad, gobernanza y desarrollo, equidad territorial y justicia social.</p> <p>La Troncal de los Andes es mucho más que una vía de transporte: es un instrumento de transformación social, una columna vertebral que articula territorios, mejora la vida de las comunidades y fomenta la equidad. Su relevancia desde el sector social radica en su capacidad de facilitar acceso a derechos fundamentales, dinamizar</p>
--	--	--


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

			<p>economías locales, fortalecer el tejido social, promover la participación y la inclusión, consolidar la presencia institucional y construir entornos más justos.</p>
7	<p>Ángela María Cifuentes Ferrucho</p> 	Presencial	<p>Buen día para todos. Les voy a hablar sobre la viabilidad de la construcción de la Troncal de los Andes bajo un contexto ambiental, como muy bien nos lo han explicado el día de hoy. La construcción de la carretera de los Andes representa una obra estratégica para la conectividad regional, la integración territorial y el desarrollo socioeconómico de las comunidades, pues con ello se pretende mejorar la movilidad a través de un nodo de conexión entre la variante Chía-Cota con la Autopista Norte, ello con el propósito de descongestionar la zona urbana del municipio de Chía.</p> <p>Bajo este contexto, la modificación de la licencia ambiental número 2189 del 27 de noviembre de 2018, otorgada por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, emerge como un instrumento fundamental para garantizar la viabilidad de este proyecto, pues en dicha licencia se implementaron medidas claras de manejo para los componentes biótico, abiótico y socioeconómico. Modificación que permitirá adelantar el ajuste del alineamiento del diseño geométrico para no intervenir un cuerpo de agua que se encuentra en uso de los predios afectados.</p> <p>Dicha modificación de la licencia ambiental implica una oportunidad para</p>

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

		<p>dar continuidad a tan importante proyecto. Así, se eliminará una de las principales problemáticas que tiene hoy el municipio de Chía, como es el paso del tráfico pesado por el casco urbano, el cual genera represamiento vehicular que afecta la movilidad de los ciudadanos y genera inseguridad para todos los actores viales.</p> <p>Considero que la viabilidad de este proyecto depende de tres pilares esenciales, los cuales voy a dar a conocer. Primero, la gestión integral ambiental, que se desarrolló a través de una ficha de manejo ambiental realizada para prevenir, mitigar, controlar, corregir y compensar los impactos dentro del medio biótico y abiótico. Segundo, la participación y socialización con los diferentes grupos de valor del área de influencia del proyecto. Y tercero, la apropiación y ejecución de recursos destinados por las diferentes entidades que han participado en la ejecución del proyecto.</p> <p>Bajo estos criterios, y con una licencia ambiental modificada que responda a los desafíos reales del territorio, la carretera de los Andes puede desarrollarse de manera responsable, equilibrando las necesidades de infraestructura con la conservación de los ecosistemas. Además, para este proceso, la sostenibilidad —más que una condición— se convierte en el eje que hace posible la articulación entre desarrollo y protección ambiental.</p> <p>Espero que, por esta oportunidad, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales genere la modificación de la licencia de este importante proyecto,</p>
--	--	---

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


			<p>con el fin de no tener más dilaciones que afecten el derecho de gozar de espacios de movilidad adecuados, bajo unas dinámicas sociales y culturales favorables para todos los habitantes.</p>
8	<p>Ivonnet Tapia Gómez</p> 	Presencial	<p>Muy buenos días. Un cordial saludo para todas, para todas las autoridades presentes, al señor Hernando Salazar, que actuó como vocero de AcceNorte y que también actuó como vocero de Coca-Cola en la audiencia pública de la prórroga de concesión de agua en el municipio de La Calera.</p> <p>Hoy quiero solicitar a la Agencia Nacional de Licencias Ambientales examinar con rigor técnico la solicitud de modificación de esta licencia ambiental, ya que esta área ha presentado tensiones históricas derivadas de una problemática estructural marcada por una expansión urbana sin planificación, que ha desbordado la capacidad de los municipios, conocida como el volteo de tierras, y que, si bien hoy exigimos el derecho a la movilidad —y yo me uno a esas voces que reclaman una mejor movilidad— esta no puede ser a costa del sacrificio ambiental. Porque también exigimos, como comunidades, el derecho a que las autoridades tomen las mejores decisiones: a que, cuando se estructuren o se modifiquen los planes de ordenamiento territorial, se haga con plena responsabilidad; cuando se otorguen licencias de construcción; cuando se amplíen o se generen los planes parciales; o cuando se otorguen licencias ambientales, debe ser con total responsabilidad y con el conocimiento técnico.</p> <p>Hay una evidencia ya de tipo científico que demuestra que este es un ecosistema catalogado como un</p>




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

		<p>humedal. Los conceptos del Instituto Humboldt, de la Universidad del Bosque, de la Convención Ramsar, las pruebas aerográficas, las imágenes aerográficas del IGAC, así lo demuestran. Este cuerpo de agua cumple funciones de regulación hídrica, de soporte de vida, de amortiguación frente a eventos climáticos; que el canal Proleche no es ajeno a ello, sino que hace parte de esta estructura de humedal. Humedal que, además, fue reducido por la Corporación Autónoma Regional —CAR— cuando construyó el jarillón sobre esta zona.</p> <p>Yo quiero solicitar que la autoridad exija un análisis detallado de riesgos hidrológicos y ecológicos y la afectación sobre esta zona ambiental, ya que el Instituto Humboldt, en respuesta a una solicitud de pronunciamiento que le hacía la ANLA, decía que no tenía certeza para poder decidir o definir si este canal actuaba como una infraestructura de riego, de drenaje de aguas lluvias o regulador de caudales; que se requerían unos estudios de detalle, incluyendo el trabajo de campo a nivel hidrológico e hidrogeológico.</p> <p>También recordemos que, en la zonificación del POMCA del río Bogotá —y aquí está el representante de la CAR— esta zona también está catalogada como de amenaza. La zona del proyecto se compone de cerca de 10.83 hectáreas, pero el 49% de estas se ubica en un área de amenaza natural. Por eso el canal Proleche ha servido como un sistema de control de caudales que pone en riesgo al sector si llega a ser intervenido de una manera que no sea la adecuada, porque ha</p>
--	--	--


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

			<p>servido también como mitigación para el riesgo de inundación en esta zona.</p> <p>Exigimos, claro que sí, el derecho a la movilidad, pero también el derecho a un ambiente justo y a una planificación ordenada del territorio.</p>
9	<p>Camilo Andres Sanchez Sarmiento</p> 	Presencial	<p>Mi nombre es Camilo Andrés Sánchez. Soy abogado, especialista en derecho administrativo, raizal de Chía de tercera generación, y quisiera manifestarme sobre un tema puntual: que para la aprobación de una modificación de licencia ambiental otorgada no se requiere la presentación de un nuevo Diagnóstico Ambiental de Alternativas, DAA.</p> <p>En primer lugar, es importante señalar que el proyecto Troncal de los Andes cuenta con una licencia ambiental vigente, expedida mediante la Resolución 02189 del 27 de noviembre del año 2018. Asimismo, que el trámite que nos ocupa en este momento corresponde a una modificación de dicha licencia ambiental. Es por ello que no resulta procedente exigir nuevamente la presentación de un Diagnóstico Ambiental de Alternativas, DAA.</p> <p>Lo anterior, en virtud de lo establecido en los requisitos exigidos por la ley para realizar la modificación de licencias ambientales y conforme a lo señalado en los artículos 2.1.2.3.7.1, 2.2.2.3.7.2 y 2.2.2.3.8.1 del Decreto 1076 de 2015, el cual ya anteriormente lo han relacionado.</p>


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

			<p>El artículo 2.2.2.6.1.1 del Decreto 1076 de 2015 señala que la persona interesada debe solicitar, con el lleno de los requisitos legales, a la autoridad ambiental la determinación sobre la necesidad de presentar un Diagnóstico Ambiental de Alternativas, DAA, que — según lo conocido por todos— ese trámite fue surtido en el año 2017 por la sociedad Accesos del Norte de Bogotá S.A.S., en el marco del proceso de licenciamiento del proyecto de construcción de la Unidad Funcional 3, Troncal de los Andes.</p> <p>Igualmente, al realizar la evaluación inicial de la licencia ambiental del proyecto en 2018, se concluyó que no existía necesidad de presentar un Diagnóstico Ambiental de Alternativas, DAA, para el área de influencia del proyecto Troncal de los Andes, pues se identificó como único sistema hídrico natural presente el río Bogotá, lo que efectivamente se cumplió para ese momento inicial.</p> <p>En virtud de lo anterior, es importante señalar que, en esta etapa del proyecto, para la modificación de la licencia ambiental emitida, no es necesario presentar un nuevo Diagnóstico Ambiental de Alternativas, DAA, ya que esto se realizó en el momento procesal que correspondía, es decir, en la fase previa de licenciamiento, diagnóstico que fue presentado y tenido en cuenta por la autoridad ambiental para otorgar la licencia ambiental de 2018 para el proyecto Troncal de los Andes.</p> <p>Es así, señoras y señores participantes de esta audiencia, que este es el escenario perfecto para garantizar la</p>
--	--	--	--

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


			<p>participación ciudadana mediante la intervención de los ciudadanos y de las entidades gubernamentales que manifiesten sus inquietudes, pero que sean inquietudes procedentes y no oportunistas que busquen solo beneficios particulares, sino que, por el contrario, propendan por el bien común y que mejoren la calidad de vida no solo de los habitantes del municipio, sino también de quienes transitan por este hermoso territorio.</p> <p>Muchas gracias.</p>
10	<p>Juan Carlos León Medina</p> 	Presencial	<p>Buenos días para todos. Hoy es necesario fijar una posición fundamental para nuestro municipio y nuestra región. Es necesario: el medio ambiente no es rival del desarrollo urbanístico ni del ordenamiento territorial. Considerarlos opuestos es un error del pasado. No debemos elegir entre progreso o naturaleza, porque el verdadero progreso es aquel que integra la naturaleza.</p> <p>En esta época donde la sostenibilidad es un imperativo, debemos entender que lo económico, lo social y lo ambiental no compiten; se complementan para responder adecuadamente a los desafíos que enfrentamos como sociedad y como especie. Los bosques, los ríos con sus rondas, los humedales y demás elementos de la estructura ecológica principal no son vacíos del territorio; son infraestructura pública de primer orden, sistemas que prestan servicios ambientales esenciales y que deben integrarse al modelo de ocupación, mas no aislarse.</p>




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

		<p>Este principio no es solo aspiracional: tiene un respaldo normativo contundente. La Ley 388 de 1997, visionaria al reconocer la función ecológica y social de la propiedad y al otorgar los instrumentos como los planes de ordenamiento territorial, permite conciliar desarrollo y protección ambiental. Los POT no son documentos sesgados; son la hoja de ruta legal y técnica para crecer de forma ordenada, proteger las estructuras ecológicas principales y garantizar un hábitat sostenible basado en los tres pilares del desarrollo.</p> <p>Por eso afirmo: la sostenibilidad no es un límite, es un criterio de calidad para decidir mejor. De hecho, la calidad ambiental hoy es un factor económico determinante. Las ciudades más atractivas para la inversión, para el talento, para el turismo, son aquellas que ofrecen una mejor calidad de vida, movilidad eficiente y entornos urbanos saludables. No es posible un desarrollo sostenible si las personas pierden horas en congestiones de tráfico o carecen de espacios públicos adecuados. La "ciudad de los 5 minutos" es un ejemplo de esta visión integrada.</p> <p>Además, esta integración no es teoría. Ya existen proyectos globales y nacionales, desde el Bosco Verticales —o bosque vertical— en Milán, que funciona como un sistema vertical urbano, hasta el modelo de movilidad de Copenhague basado en infraestructura limpia. Aquí en Colombia, el Metro de Medellín y el Malecón de Barranquilla muestran infraestructuras grises y verdes que se han convertido en soluciones híbridas, donde desarrollo y sostenibilidad son parte del mismo sistema.</p>
--	--	---


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

		<p>Por razones éticas, técnicas y legales, debemos abandonar el falso debate. La relación entre medio ambiente y desarrollo humano no es de oposición, sino de equilibrio. La pregunta no es si integrarlo, sino cómo hacerlo de la mejor manera para el futuro de Chía. El diario vivir de los habitantes de Sazón y de todas las regiones exige con urgencia la construcción de la Troncal de los Andes. Esta obra no es solo una vía: es la puerta de entrada de la ciudad de la Luna al siglo XXI que todos seguimos esperando.</p> <p>Integrar el medio ambiente en el desarrollo humano no es solo posible, sino necesario</p>
11	<p>Iván Gallegos</p> 	<p>Muy buenos días, señores miembros de la ANLA. Muchas gracias por estar aquí y abrir este espacio de audiencia pública. A ustedes les corresponde tomar una decisión definitiva para el municipio de Chía, decisión que todos estamos anhelando.</p> <p>Me voy a hacer por este lado porque quiero recalcar un punto que me parece fundamental. Estas fotografías son muy bonitas, pero, como decía el que hizo la presentación ambiental, quiero aclarar: ya está definido, y si nos apegamos a la verdad, no es un humedal, es un cuerpo de agua.</p> <p>No podemos estar esgrimiendo argumentos falsos con base en supuestas verdades. No es cierto, y ya está definido por una autoridad ambiental como la CAR, y no podemos irrespetar las decisiones de las autoridades ambientales.</p> <p>Mi nombre es Iván Gallegos. Soy residente de la vereda La Balsa,</p>


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

		<p>contigua a la Troncal de los Andes, que lastimosamente se ha demorado excesivamente por trabas. Ignoro cuáles sean los intereses de la persona que ha promovido todos estos sabotajes.</p> <p>Este crecimiento desmesurado en el municipio de Chía, en el municipio de Cota, en el municipio de Cajicá, nos tiene completamente acorralados en la vereda y no logramos salir. Las vías perimetrales se han vuelto tráfico también pesado de camiones y las veredas están con las vías tremendamente deterioradas, despedazadas. Vayan y den un paseíto por la vereda.</p> <p>Comenzaron las primeras trabas, interrupciones, para la Troncal de los Andes. Primero, que porque había un cuerpo de agua. Pues sí, señores: el canal de Proleche, como lo decía ahorita el profesor, no es natural; es el conducto normal de las aguas que llevaban y que bajaban por los vallados de toda la región.</p> <p>Pero resulta, como vecino que soy, que, si ustedes se preocupan tanto por lo ambiental, ¿por qué no van y miran lo que pasa en Aquitania y en Samaria? El condominio San Jacinto cerró con un vallado gigante. Lo cerró y puso unos jarillones que impiden el libre paso de las aguas que van hacia el río Bogotá. ¿Por qué cerró eso? Porque hay una vía frente a la entrada segunda de San Jacinto que está completamente inundada y que también es un cuerpo de agua. No es justo que nos aguantemos esto.</p>
--	--	---

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


			<p>Los ambientalistas me encantan. Yo defiendiendo el medio ambiente. Me encanta que haya medio ambiente y lo defendamos, pero no a costa de mentiras, ni de trampas, ni de simulaciones de humedales. No es un humedal. Vayan a Monibello, hablen con los directivos de Monibello y conozcan la historia. Hasta luego. Adelante.</p>
12	<p>Hosman Ernesto Sastoque Herrera</p> 	Presencial	<p>Mi nombre es Ernesto Sastoque. Soy habitante del territorio de la vereda La Balsa. Soy ingeniero agrónomo, magíster en Gerencia y Práctica del Desarrollo y candidato a especialista en formulación y evaluación de proyectos sociales y económicos. Doy este preámbulo para que vean que uno no habla aquí con simples conceptos o con juicios de valor.</p> <p>Esencialmente, la Troncal de los Andes es una vía que se necesita, es muy necesaria para el municipio, pero tiene unas situaciones particulares que tienen que ser evaluadas técnicamente. Y la decisión que tome la ANLA tiene que ser con un criterio técnico y no pasional, y obviamente también respetando y tomando los insumos que se pueden estar presentando no solo en este espacio, sino también en las acciones que se han realizado desde la sociedad civil.</p> <p>Hay varios problemas que se han presentado con la Troncal: unos de carácter técnico, otros de carácter social, de carácter económico y, obviamente, el que atañe a la ANLA, que son los de carácter ambiental. Lastimosamente, yo como técnico y por mi formación, y al ver la información que se ha presentado aquí —tanto de los estudios que hicieron de impacto ambiental como de la información que</p>





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

			<p>compartió la CAR—, lastimosamente es una información que falta todavía; es información incompleta con la cual se está tergiversando muchísimo la información y, obviamente, el carácter histórico que se ha tenido en las dinámicas ambientales del municipio. La CAR lo desconoce.</p> <p>Sin embargo, los registros que se han dado desde el IGAC demuestran la existencia de un humedal. También los estudios que se han realizado sobre este cuerpo ecológico han demostrado que tanto sus características superficiales como las que están bajo tierra demuestran que es un humedal. Entonces, la evidencia está; negarla puede ser perjudicial.</p> <p>Eso esencialmente. Hay otro tema que me preocupa muchísimo, y es justamente los ataques en redes sociales. Aquí yo llamo a la Defensoría del Pueblo, a la Procuraduría, a la Personería y a la misma Alcaldía, para que estén muy atentos frente a todos estos ataques que se han estado realizando de manera sistemática y coordinada contra las personas que se han levantado o han dicho que no están de acuerdo —por X o Y motivo— con el trazado que se está dando. Puede ser una columna vertebral para la movilidad, o puede ser una columna con escoliosis. Entonces, lo que queremos es que se haga una vía bien hecha, que cumpla con todos los requerimientos y que garantice la seguridad de los peatones, de los bici usuarios y que no aisle, porque esta Troncal también puede presentar aislamiento a las regiones.</p>
--	--	--	---

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

13	<p>Joaquín Ricardo Acosta Medina</p> 	<p>Presencial</p> <p>Muchas gracias. Buenos días para todos. Docente de la Universidad de La Sabana hace más de 30 años, residente de Chía —30 años de vivir acá, 15 años de pagar predial—. Gracias a los ambientalistas, buen colectivo, buen trabajo hacen, sin embargo, llegan tarde. El conjunto donde yo vivo, al cual represento como presidente del consejo y como parte de la asamblea de Hacienda Fontanar, está construido sobre un humedal. Nada que hacerle: ya lo hicieron.</p> <p>Y esto que está pasando aquí hoy es la demostración de que el progreso ha llegado, y que el progreso hay que coordinarlo y hay que trabajarlo, y hay que entender las necesidades de una población como Chía. Estamos reventados con el tráfico de Chía y necesitamos una solución ya. Represento 6.000 personas de una comunidad que se llama Hacienda Fontanar y esto no puede seguir caminando en la vía en que va.</p> <p>Otra vez pidiendo estudios, otra vez colocando piedras, otra vez el “no más”, por favor. Es el momento de solucionar el problema de movilidad de nuestra población. Entiendo profundamente el ambientalismo, tengo dos hijas pequeñas, sé la importancia del medio ambiente, pero hay momentos en los que hay que llegar a acuerdos fundamentales y tener la oportunidad de seguir adelante en una población que se desbocó y hoy en día es una ciudad.</p> <p>Muchas gracias.</p>
----	---	---


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


14	<p>Andrés Felipe Benavides Porras</p> 	<p>Presencial</p> <p>Buenos días. Primero quiero comenzar diciendo algo que es evidente para todos: la carretera es importante y es necesaria para la región y el país. Nadie aquí está en contra del desarrollo ni de la infraestructura, pero el desarrollo no puede construirse vulnerando derechos fundamentales, desconociendo derechos adquiridos, atravesando comunidades consolidadas ni sacrificando de manera arbitraria a unos ciudadanos que merecen el mismo respeto y las mismas garantías que cualquier otro colombiano.</p> <p>La Constitución es clara: el interés general, por legítimo que sea, no autoriza al Estado a atropellar derechos, omitir procedimientos ni desconocer situaciones jurídicas consolidadas sin las debidas justificaciones técnicas y legales.</p> <p>Mi nombre es Andrés Benavides. Soy propietario y vecino colindante de la vía, residente del conjunto residencial Los Robles, y quiero dejar claramente registrado que esta audiencia ambiental es la primera oportunidad real que he tenido para participar y ser escuchado. A pesar de que la obra proyectada atraviesa directamente nuestro conjunto residencial, nuestras zonas comunes y nuestros cuerpos de agua, durante todos los trámites anteriores —diseños, estudios, POT, gestiones previas, diagnósticos, radicaciones, modificaciones— nunca se notificó ni se informó a los copropietarios, ni a la propiedad horizontal, ni al consejo de administración, ni a los residentes de San Jacinto. Esto es una violación al derecho al debido proceso y a la</p>
----	--	---

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

		<p>participación ciudadana, garantías que la Corte Constitucional ha definido como esenciales y previas en cualquier trámite ambiental.</p> <p>Debe aclararse también que es falso que el único afectado sea el constructor del proyecto, que hoy posee algunos predios dentro del condominio. Los verdaderos afectados somos quienes vivimos allí, quienes tenemos proyectos de vida contruidos durante más de 20 años, quienes defendemos nuestros derechos adquiridos y quienes jamás fuimos escuchados. La autoridad debe entender que los derechos constitucionales no dependen del estrato: dependen de la dignidad humana. No significa que tengamos que renunciar a nuestros derechos y entregar nuestras tierras sin compensación, ni permitir que se desconozcan nuestras garantías mínimas.</p> <p>Respecto al trazado elegido para la construcción de la vía, quisiera tener claridad sobre por qué el Estado decidió trazar la vía dentro de una comunidad consolidada, afectando predios residenciales, cuerpos de agua protegidos, el humedal de Los Andes, el canal de Proleche y las zonas comunes de la propiedad horizontal Los Robles. Mientras que, al otro lado de la vía, el suelo es rural, sin comunidades con derechos adquiridos, sin afectaciones a viviendas y con metros cuadrados de menor valor en caso de requerir adquisición predial.</p> <p>¿Por qué escoger entonces el trazado más costoso, el más complejo, el que exige un box coulvert, mayores obras hídricas y mayores indemnizaciones?</p>
--	--	--




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

		<p>¿Con qué base se estudió? ¿Quién firmó esa decisión? ¿Dónde están los análisis que exige la Ley 2476 del 2025 para el Diagnóstico Ambiental de Alternativas? Hasta hoy, nadie ha entregado esa información.</p> <p>La jurisprudencia del Consejo de Estado y la Corte Constitucional...</p>
15	<p>Arit Danilo      Walteros Rodríguez</p> 	<p>Eh, buenos días. En mi intervención quiero traer unas pruebas sobre la inexistencia del humedal y la imposibilidad también de que exista una conexión ambiental con el canal de Proleche, ya que ambos son artificiales.</p> <p>Mediante la Resolución 1309 del año 1995, el proyecto San Jacinto obtuvo licencia ambiental para poder desarrollar ese proyecto. Dentro de ese levantamiento topográfico que hicieron, no hicieron la ubicación de ningún cuerpo de agua allá porque no existía. Sencillamente, en ese lugar se iban a desarrollar un campo de polo, unas pesebreras, un campo de salto y, como lo ven aquí en el proyecto que fue aprobado en el año 1995.</p> <p>Posteriormente, aquí, como vemos, esta es la supuesta ubicación de los humedales, que era muy sencillo que al hacer el levantamiento topográfico —y especialmente por el órgano de los sentidos, como es el de la vista— uno hubiera podido detectar el cuerpo de agua ahí en el momento en que se expidió la licencia. Aquí está lo que iban a desarrollar en ese sector.</p> <p>Posteriormente, entonces, ya cambian en el año 96 y en la última aprobación de la modificación urbanística en el año 2003, solamente que ya se ubican allí tres hoyos con sus respectivos</p>

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

			<p>“greenes” para unos campos de golf, que hasta esa época tampoco existía ningún humedal.</p> <p>Esta es una aerofotografía del año 1997, donde se veía la vocación agropecuaria que había en la zona. Los habitantes antiguos podrán establecer que, inclusive, había grandes cultivos de papa en el sector.</p> <p>Esta es una foto satelital del año 2022 donde no se aprecia ningún cuerpo de agua. Esta también es del año 2022. A través de diferentes plataformas satelitales encontramos una —que mostraron aquí— fotografía satelital del año 2007, pero recordemos que en el año 2006 hubo una gran inundación que, inclusive, inundó las casas de San Jacinto. Por eso es que esos cuerpos de agua aparecen allá.</p> <p>Este es el informe de la CAR donde se ubican los cuerpos de agua, y no está relacionado ese punto.</p> <p>Entre tanto, aquí hubo un apoderamiento de la vía, porque se apoderaron de una vía que había en el sector; entonces taponaron esos vallados que había ahí, que son desagües de un humedal que sí hay allá en la parte de arriba y de las lluvias. Entonces ahí nosotros podemos ver, a raíz de ese taponamiento, también vegetación; podemos ver las tinguas —uno se para ahí, las ve— y no necesariamente por eso es que es un humedal.</p> <p>Muchas gracias.</p>
16	Dulce Gómez Pérez		<p>Mi nombre es Dulce Gómez. El día de hoy vengo a representar la comunidad educativa y, efectivamente, no venimos</p>

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

		<p>a callar con un proyecto que se debe finalizar.</p> <p>Hoy quiero hablarles desde la claridad, desde la responsabilidad ciudadana y desde la Constitución de Colombia. Vivimos un momento en que la desinformación y los rumores han tomado un papel injusto en las decisiones que afectan el futuro de nuestra región y municipio. Es precisamente ahora cuando debemos recordar algo fundamental: las decisiones públicas se deben basar en la verdad, en la evidencia técnica y en el bienestar colectivo, no en percepciones ni en argumentos sin fundamentos válidos.</p> <p>La Constitución Política es contundente cuando establece que el interés general prevalece sobre el interés particular en el artículo 58. Este artículo es clave para proyectos de infraestructura: cuando una obra beneficia a toda la comunidad, como ocurre con la Troncal de los Andes, su desarrollo responde al mandato constitucional de priorizar el bienestar de la mayoría. Pero no es lo único.</p> <p>El artículo que respalda la necesidad de una infraestructura moderna, funcional y eficiente... La Constitución también ordena, en el artículo 24: “Todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional”. Ese derecho se ve limitado cuando la infraestructura se queda corta frente a las necesidades reales de la población. Y en el artículo 79 garantiza el derecho a un ambiente sano, pero también exige que las decisiones ambientales se basen en información veraz, seria y comprobada.</p>
--	---	--

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


			<p>Esto nos lleva a una simple conclusión: el desarrollo vial no es un juego, es un deber constitucional, y la Troncal de los Andes es una necesidad urgente para garantizar movilidad, seguridad y calidad de vida.</p> <p>Hoy más que nunca debemos dejar de lado la desinformación. No podemos permitir que rumores o intereses individuales frenen un proyecto que representa progreso, tiempo ganado, competitividad, empleo y bienestar para toda la comunidad. Les pido que miremos este proyecto con ojos de región y municipio, con responsabilidad y con sentido de pertenencia y futuro. La Constitución nos respalda, la evidencia nos respalda, la necesidad diaria nos respalda.</p> <p>Gracias.</p>
17	<p>Ana Milena Sastoque Herrera</p> 		<p>Voy a leer un cuento debido justamente a una de estas crisis que hemos tenido nosotros dentro de estos espacios, frente a la persecución y a los señalamientos que hemos recibido los defensores y defensoras ambientales, pero más por la vivencia que yo he tenido en estos últimos días, frente a lo que ha sido justamente pensar en el canal y en mi vida. Entonces, se llama Ayer me encontré.</p> <p>Ayer me encontré al búho. No sé si me recibió con las alas abiertas, pero me contó su vida y cómo esta podría cambiar por la construcción de una vía. Me mostró el río que parece canal y el canal que parece río.</p> <p>Ayer me encontré al río y me contó su historia, de la forma en que se ha modificado su trasegar y, con su memoria territorial, siendo cada día más confinada.</p>




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

		<p>Ayer me encontré con el humedal, el cual una vía quería acabar. Me contó su historia y la falta de memoria por parte de la ingeniería que lo modificó y confinó, pero en medio de sus decretadas muertes hoy de nuevo floreció.</p> <p>Ayer me encontré a la tingua y me dijo que es tan única, fabulosa e irreplicable como el canal y el humedal en que hoy habita con toda su familia.</p> <p>Ayer me recordé a mis abuelos a través de la memoria de mi madre. Recordé sus historias; me contó de sus juegos en el río, repleto de juncos en su niñez, que hoy, por tantas afectaciones, se ven reducidos a un espacio que llamamos Humedal de los Andes.</p> <p>Ayer me encontré con la vía, desubicada, preocupada, pues no tiene claro qué tanto podrá afectar la vida de la gente y otros habitantes como mamíferos y aves. Si dejamos a un lado los egos del ser humano, encontraríamos alternativas que, con un trazado participativo y ambientalmente concertado, haría una vía que sí responda al carro, al peatón, a la bicicleta, con la garantía de la protección de la tingua, la zarigüeya, el búho y la vida futura de nuestras generaciones venideras.</p> <p>Hoy los encuentro a ustedes y pido sean iluminados para que hoy, mañana y siempre yo no sea la única persona que se pueda seguir encontrando con un búho. Les agradezco la escucha y les envío los saludos de nuevo de mi amigo el búho.</p> <p>También pues aprovecho: nos falta un tema, y es que solicitamos justamente que Accesos Norte, en el contexto de la construcción de la vía, genere un</p>
--	--	--


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

			<p>protocolo de ingreso a las personas que deseemos ingresar al humedal, pues estamos sometidos todavía a procesos burocráticos que son extensos y agotadores, en los que se incluye incluso tener que dirigirnos al juzgado para pedir estos espacios, y nosotros no somos parte de estos espacios del juzgado.</p> <p>Entonces, pues, les agradezco a todos por su atención.</p>
18	<p>Jairo Enrique Díaz Lucero</p> 	Presencial	<p>Mi nombre es Jairo Enrique Díaz, representante y coordinador de Auditorías Ciudadanas y Veedurías Río Bogotá Chía, Cundinamarca. Hago parte de este proceso, dentro de los cuales van a mirar en la presentación evidencias desde los años 2006 y 2011, que fueron las inundaciones más grandes en Chía, y soy natural de Chía.</p> <p>Primero también quiero hacer un llamado, dándome la oportunidad aquí, para que todos los que nos escuchan y nos ven... Con soluciones desde la veeduría, no somos también unas personas que somos propositivas en la participación ciudadana, de la Ley 99 del 93 y la Ley 1757 del 2015. Pedir una solución definitiva. Más de nueve años. Todos necesitamos, sí, una variante o una troncal —como se denomine—, pero al mismo tiempo que participemos en las evidencias.</p> <p>También hablo de la visita que hizo la ANLA, y no fueron respondidas algunas preguntas. Ocho folios, y de igual manera conmovedores los fundamentos técnicos. Sabemos el Instituto Humboldt, la cartografía, la plancha 228 I-N1, donde se muestra todo el camellón —la gente no sabe: camellón muisca—</p>

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


		<p>que se llamaba en ese momento. Los pantanos son humedales según también el IGAC. También la zona de recarga hídrica determinante ambiental, de la Ley 99 del 93, el POMCA y la sentencia del río Bogotá. Eso nos trae acá.</p> <p>Se solicita exigir el pronunciamiento actualizado de la CAR sobre la delimitación, protección, estado del humedal Canal Muisca y Proleche y el humedal Andes. Las irregularidades detectadas: casetas de vigilancia, obras de adecuación hidráulica CAR, afectan este camellón —como se denominó—, las basuras, el deterioro, la fragmentación del canal muisca, entre otras situaciones. En la visita de inspección judicial también que se realizó, limitación y obstrucción evidente durante las visitas oficiales que se hicieron en la Agenda Ciudadana del río Bogotá, al cual se determinó hace años atrás una comisión especial y no ha pasado nada.</p> <p>Esto, como lo dijo la Procuraduría —Olga Patín Cure— hoy: limitación a la obtención de toda evidencia, derecho a la participación ciudadana.</p> <p>Proyecto Troncal Andes. Observaciones que venimos a hacer: no se conocen los estudios de IA alternativas del 2015 —como ya lo han dicho—; no hay permisos de ocupación de cauce sobre la conectividad hidráulica con el humedal. Asimismo, no se incorporan las determinantes ambientales exigidas de la sentencia del río Bogotá y de ordenamiento territorial, como aquí están las pruebas. No existen estudios de transporte, de movilidad y circulación. Aquí lo dijeron</p>
--	--	---

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

			<p>hoy, pero necesitamos verlos. ¿Dónde están?</p> <p>El trazado afectará ecosistemas de Cuernavaca, Andes, Fredonia e Hipódromo Andes, entre otros, como consta en los estudios de la CAR.</p> <p>Preguntas formales: ¿Cuál es el pronunciamiento sobre el cuerpo de agua reportado desde el 2021 que los veedores reiteramos y fue reconocido?; ¿Existe o no existe el permiso de cauce? Entre otras situaciones.</p>
19	<p>Fernando Colmenares</p> 	Presencial	<p>Buenos días, señores de la Autoridad Nacional de Licencias. Mi nombre es Fernando Colmenares. Soy médico veterinario y zootecnista, habitante del municipio de Chía. Mi campo de acción es también atender a los productores de la ciudad, del municipio de Chía.</p> <p>Y está bien: estamos hablando de que hay que proteger la fauna, la fauna silvestre, pero ya la concesión nos está mostrando unos nuevos trazados, unos nuevos lineamientos para poder proteger esa fauna. Pero también tenemos que tener en cuenta que la Ley 1774 del 2016, que nos habla también sobre la ley de protección animal, también debemos proteger a estos semovientes, al ganado, al vacuno, cuando transita ahorita por la variante, que en un tramo de solo 4 km se está demorando hasta una hora. Eso es maltrato animal. El seguir con las condiciones de vida que tiene ahorita el municipio de Chía y que un tramo de 4 km para un ganado que se está transitando se demore casi una hora, créanme que eso también es maltrato animal. Entonces, debemos tenerlo también presente.</p>



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

			<p>Lo otro es que, en representación de los productores, el municipio de Chía tiene 400 productores agrícolas, 350 productores pecuarios. Estamos hablando de 750 familias que viven también del campo, y con las vías actuales, con la variante que tenemos ahorita, el desplazamiento es más que lógico que es irrisorio, es demorado, y eso definitivamente no es viable para el desarrollo del municipio de Chía.</p> <p>Muchas gracias.</p>
20	<p>Jennifer Prieto Galeano</p> 	Presencial	<p>Mi nombre es Jennifer. Soy habitante del municipio de Chía. La situación en este sector de Chía no es solo un problema de movilidad, sino también de salud pública. El tráfico pesado concentrado en una vía interna, rodeada de viviendas, gimnasios y comercio en general, expone diariamente a la comunidad a tres riesgos: contaminación del aire, contaminación por ruido y mayor riesgo vial.</p> <p>Los vehículos de carga son una de las principales fuentes de material particulado, especialmente material particulado fino, capaz de penetrar profundamente los pulmones y llegar al torrente sanguíneo. Según la Organización Mundial de la Salud, un aumento de 10 microgramos por metro cúbico de material particulado eleva entre un 6 y un 13% el riesgo de enfermedades cardiopulmonares. Un camión diésel puede emitir hasta 20 veces más material particulado que un vehículo liviano en congestión.</p> <p>La exposición prolongada a este tipo de material se relaciona con asma infantil,</p>


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

			<p>agravamiento de enfermedades respiratorias y mortalidad prematura. A esto se suman otros contaminantes que aumentan cuando el tráfico avanza lento: dióxido de carbono, óxidos de nitrógeno, monóxido de carbono e hidrocarburos no quemados, todos estos con efectos tóxicos y respiratorios. Un camión detenido o circulando a menos de 10 km por hora puede incrementar sus emisiones entre un 30 y 40%.</p> <p>Además, las obras viales detenidas prolongan la exposición a este tipo de materiales al obligar al tráfico pesado a usar un solo corredor estrecho.</p> <p>El ruido también es un contaminante relevante. Un camión a baja velocidad puede generar entre 85 y 95 decibeles, muy por encima del límite recomendado por la Organización Mundial de la Salud para zonas residenciales: 55 decibeles. La exposición continua a estos niveles se asocia con presión arterial elevada, alteraciones de sueño y estrés crónico.</p> <p>La obra inconclusa del puente y la vía diseñada para desviar el tráfico pesado hacia la Autopista Norte constituye una intervención de salud pública urgente. Su finalización permitiría reducir significativamente el material particulado, disminuir la carga de ruido, mejorar la seguridad vial y proteger a niños, adultos mayores y población vulnerable.</p> <p>Es importante destacar que la Troncal de los Andes atraviesa un entorno con mayor presencia de áreas verdes y menor densidad edificada, lo que favorece la dispersión de contaminantes. La vegetación funciona como un amortiguador natural del aire contaminado.</p>
--	--	--	--

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

			Finalmente, las obras inconclusas generan impactos adicionales: erosión, proliferación de plagas, contaminación de aguas y suelos. Gracias. Muchas gracias.
21	<p>José Miguel Martínez</p> 	Presencial	<p>Buenas tardes. Yo soy José Miguel Martínez, estudiante de economía. Voy a abordar el proyecto que Chía incluyó desde el año 2000 en su POT mediante el Acuerdo 17: la Troncal de los Andes. Una vía que lleva más de dos décadas entre planos, discusiones y expectativas, y que al final se ha convertido en el símbolo más claro de cómo las promesas urbanas pueden quedarse flotando entre discursos, aplazamientos y decisiones que nunca terminan de cumplirse.</p> <p>Actualmente, tras la suspensión de la licencia en 2021, que conlleva la modificación del trazado y la presentación de la nueva evaluación de impacto ambiental, se muestra que primero se protege los cuerpos de agua del predio San Jacinto sin afectar al cuerpo de agua —porque no es un humedal— y además se garantiza el flujo de aguas del canal Proleche mediante el establecimiento del box coulvert. Se construyen corredores para la fauna, dándole garantías a especies endémicas como la tingua. A su vez, se implementan programas de compensación y restauración que incluyen reforestación y proyectos para las áreas degradadas. Y no se nos puede pasar que se incluye un sistema de drenaje urbano sostenible y el programa de monitoreo hídrico, de calidad de agua y de fauna antes, durante y después, con indicadores y plazos claros.</p> <p>Con estas condiciones se muestra una evaluación de impacto ambiental</p>


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


			<p>rediseñada y rigurosa que evidencia la concertación de los reclamos ambientalistas.</p> <p>Dicho esto, nosotros como ciudadanos de Chía nos merecemos esta vía porque sabemos que no tiene sentido estar estancados horas en trancones interminables. Aquí cada uno es consciente de lo que representa esta vía: 40% de reducción en tiempos de desplazamiento; mayor productividad de las empresas locales al facilitar el transporte de mercancías entre Bogotá y Chía; calidad de vida y dignidad para todos nosotros; y reducción del tráfico pesado dentro del casco urbano.</p> <p>Aquí podría seguir, señores, pero si nosotros aprobamos este proyecto y le damos continuidad a la licencia, vamos a tener vía en dos años. ¿Cuánto más tiempo vamos a esperar para tener esta vía? ¿Por qué nos negamos a vivir mejor?</p> <p>Por eso, como consejero de juventud, debo decir sí a la Troncal de los Andes, sí a la vida, sí al desarrollo. Y señores, señores, no dejen que los intereses particulares perjudiquen el bienestar de 200.000 habitantes. Muchas gracias.</p>
22	<p>Luis Alejandro Padilla Hernández</p> 	Presencial	<p>El análisis del conflicto socioambiental desde la bicicleta.</p> <p>Empecemos diciendo que esta no es una controversia entre oposición al medio ambiente versus desarrollo, sino que la discusión de fondo se centra en la imposición de un modelo de desarrollo impulsado por intereses específicos que operan en contravía de la conservación de la estructura ecológica principal del municipio, que está establecida por el Acuerdo 17 del 2000 y que incluye el sistema de</p>

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


		<p>humedales y rondas de los ríos Frío y Bogotá.</p> <p>Los intereses que promueven la construcción actual de la Troncal han negado históricamente la existencia de ecosistemas estratégicos en el municipio y han estado involucrados en varios ecocidios o intentos de ecocidio, como el humedal de Samaria, la Chuagua y la quebrada de Tiquiza. El Acuerdo 17 del 2000 tenía establecido un trazado distinto al que actualmente se plantea, el que se planteó cuando pasaba por encima del humedal, con el propósito de construir un corredor vial que enlazara la Autopista Norte y la variante Chía, desarrollándose con una serie de obras complementarias esenciales que también desaparecieron, que incluían andenes, ciclorrutas, andenes y ciclorrutas en ambos sentidos.</p> <p>Este trazado fue modificado de manera irregular en el Concejo. Acá está el origen y quiero que revisen la Resolución 2928 del 15 de septiembre del 2015, que planteaba las reservas viales, y en cada una de esas reservas está el mapa de cómo se planteaba la Troncal, que fue modificada y que ahora no presenta la solución que dice plantear.</p> <p>La restricción de vehículos de carga fue la estrategia que utilizó la administración Donoso para obligar a que se incluyera esta nueva unidad funcional, y es la que está utilizando ahora para presionar el resultado de esta audiencia. La oposición, que es liderada por el Ágora Ciudadana, se fundamenta en los graves riesgos ambientales y de seguridad que impone el nuevo trazado.</p>
--	--	---




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

			<p>Acá está cómo las vías estaban planteadas para tener —como es una vía B3— ciclorrutas, bermas por todos lados, y estas desaparecen en esta reunión interna en la que se elimina la construcción de ciclorrutas y se trasladan para una fase posterior. El nuevo trazado no permite la construcción de ciclorrutas en fases posteriores, dado que la ampliación de la vía pasaría por encima del humedal.</p> <p>Y esto genera un riesgo para ciclistas, que fue respondido de manera displicente en la reunión informativa que tuvimos, limitándonos a una berma, ignorando que el 90% de los ciclistas y de las personas que mueren en Chía mueren en este corredor vial, según datos de Sabana Centro Cómo Vamos.</p> <p>Entonces, nosotros solicitamos puntualmente: rechazo a la licencia de modificación, modelación de los flujos y un estudio de viabilidad.</p>
23	<p>María Teresa Roa</p> 	Presencial	<p>Buenas tardes. Yo voy a hablar como residente de Chía. Desde mi profesión les voy a comentar cómo la arquitectura y el urbanismo trabajan para el territorio cuando las obras se piensan para mejorar la vida de toda la comunidad y no para beneficiar intereses particulares.</p> <p>En el caso de la Troncal de los Andes en Chía, esto significa diseñar una vía que responda a las necesidades reales del municipio y de la región. La Sabana es un territorio interdependiente, y una vía de escala regional le permitirá tener una mejor conectividad con Bogotá y municipios vecinos, integrando el proyecto a un sistema regional.</p> <p>La comunidad de Chía ha esperado por muchos años una solución de movilidad</p>

	<b>ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL</b>	Fecha:	28/09/2024
		Versión:	7
		Código:	PC-FO-03

		<p>efectiva. Por eso es fundamental que las personas que vivimos y transitamos diariamente por la zona participemos en la construcción de esta propuesta. Su experiencia directa nos permite identificar los puntos críticos de tráfico, los impactos ambientales y sociales, las necesidades de seguridad vial, las oportunidades de integración con el espacio público.</p> <p>Cuando la comunidad es escuchada, la obra se vuelve más transparente, más justa y más útil. Así, la Troncal de los Andes puede convertirse en una solución integral que beneficie a todos y no a unos pocos.</p> <p>El territorio es de todos, no de un grupo. Las decisiones deben basarse en estudios, no en conveniencias. Las obras cambian la vida de la gente, por eso deben ser responsables. Lo público debe prevalecer sobre lo privado.</p> <p>En palabras simples, la arquitectura y el urbanismo deben servir para mejorar la vida de todos, ordenar el municipio, proteger el ambiente, planear con estudios serios y escuchar a la comunidad como lo estamos haciendo hoy. Gracias.</p>
24	<p>Iván Carrillo</p> 	<p>Voy a ser muy concreto con esta ponencia. Esta ponencia se llama El ecosistema que existía, pero no existía.</p> <p>Puntualmente, hay una contradicción central acá. El ecosistema que existía, pero no existía, señores de la ANLA, autoridades presentes, concesionario y comunidad, es muy importante que lo tengan claro por lo siguiente:</p> <p>Lamentablemente venimos hoy a exponer una contradicción lógica e irresoluble que pone en tela de juicio no solo la supervivencia de un ecosistema</p>

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

		<p>crucial, sino la integridad y credibilidad del sistema de licenciamiento ambiental en Colombia. Vamos a ver qué sucede a partir de esto.</p> <p>La carga de la prueba que se va en este momento a tener es de documentos oficiales. Esto no es un invento de nadie más.</p> <p>Primero: en el 2018 la ANLA ya contaba con información precisa sobre un ecosistema sensible.</p> <p>Segundo: pese a esa evidencia, se tomó la decisión inexplicable de ignorar el principio de precaución y omitir la evaluación de alternativas —el famoso Diagnóstico Ambiental de Alternativas— que nunca se presentó; nunca hubo ninguna opción para nadie de participar de eso.</p> <p>Ahora bien, cinco años después, la propia ANLA reconoce su error al ordenar la protección del ecosistema, pero lo hace con un costo social y ambiental que pudo evitarse.</p> <p>Así las cosas, la evidencia documental demuestra que hubo una falsa motivación. La evidencia de la existencia de este ecosistema en 2018 proviene de tres fuentes institucionales directas. Una de ellas ya la han mencionado acá.</p> <p>Ahora bien, para que lo tengan claro, la plancha que ustedes ven acá —bueno, el ejercicio de plancha que ven acá— es de la plancha IGAC 228 IC1. Es cartografía oficial del Estado colombiano y indicaba claramente para el predio la existencia de pantano, humedal o morichal desde 2017. Esta era información oficial disponible antes de la licencia.</p>
--	--	--

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


			<p>Ahora bien, también está el acta del 21 de septiembre de 2018 de una reunión entre la ANLA y la CAR, que registra que la ANLA solicitó a la CAR, comillas, “su concepto sobre el manejo especial de estas zonas pantanosas”. Esa es una pregunta fundamental. Si el ecosistema no existía o se supone era irrelevante, ¿por qué requería un manejo ambiental? Esa es una buena pregunta, ¿no creen?</p> <p>Ahora bien, está también otro documento muy importante, y es la respuesta que la ANLA le diera a Ruralia Urbana en su momento, en que lastimosamente admite...</p>
25	 <b>Anita Pulido Rodríguez</b>	Presencial	<p>Muy buenas tardes para todos y todas. Mi nombre es Anita Pulido, presidente de la Junta de Acción Comunal de Bochica, Chía.</p> <p>Respetados señores, la junta comunal del sector Bochica, como organismo de participación ciudadana y representación comunitaria, se dirige respetuosamente ante la ANLA para manifestar su respaldo al nuevo trazado del Troncal de los Andes, proyecto de relevancia estratégica para el municipio de Chía y sus habitantes. Si bien nuestra comunidad no se encuentra localizada en el centro del municipio, reconocemos la importancia de este corredor vial y su impacto positivo a nivel local, regional y ambiental.</p> <p>A continuación, exponemos los argumentos que fundamentan nuestro apoyo:</p> <p>Primero: beneficios en movilidad y conectividad. El municipio de Chía</p>


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

		<p>enfrenta desde hace varios años una crisis de movilidad resultado del crecimiento poblacional, la expansión de la actividad comercial y la presión del tráfico intermunicipal. El nuevo trazado del Troncal de los Andes permitirá descongestionar las vías internas como la avenida Pradilla, la avenida Chilacos, la carrera Novena y la variante Chía–Cajicá. Reducirá los tiempos de desplazamiento de residentes de sectores periféricos como Bochica, evitando cuellos de botella que hoy afectan la movilidad cotidiana. Mejorará la articulación entre Chía y municipios vecinos, fomentando una movilidad más ordenada, segura y eficiente. Esta conectividad ampliada no solo facilita el desplazamiento, sino que también promueve la integración territorial, beneficiando tanto a residentes como visitantes y al sector productivo.</p> <p>Segundo: reducción comprobable del impacto ambiental negativo. La congestión vehicular es una de las principales causas de contaminación atmosférica en zonas suburbanas como la sabana de Bogotá. Un trazado vial moderno y funcional permitirá disminuir el tiempo de circulación de los vehículos y, en consecuencia, la emisión de gases contaminantes. Contribuirá a la protección de la estructura ecológica principal al evitar que el tráfico pesado siga utilizando rutas no diseñadas para este propósito. A su vez, un corredor planificado con criterios ambientales permite la implementación de franjas verdes, pasos de fauna, manejo adecuado de aguas lluvias y demás medidas mitigantes necesarias para garantizar el desarrollo sostenible.</p> <p>Tercero: impacto social positivo en el sector. Aunque el proyecto no atraviesa</p>
--	--	--





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


			<p>directamente por nuestro sector, su impacto es significativo. Facilita el acceso a servicios públicos, educativos, recreativos y de salud, fortaleciendo la calidad de vida de los habitantes. Aumenta la accesibilidad del transporte público formal, permitiendo mayor cobertura y eficiencia de rutas futuras. Reduce la congestión de los corredores internos del sector, lo que mejorará la seguridad peatonal y vehicular.</p> <p>Cuarto: aporte al ordenamiento territorial regional. El trazado propuesto se articula con los planes de desarrollo urbano del municipio y con lineamientos que buscan ordenar el crecimiento urbano de forma responsable, garantizando una mejor distribución de cargas vehiculares.</p>
26	<p>Laura Natalia Domínguez Forero</p> 	Presencial	<p>Muy buenos días a todos. Me presento: mi nombre es Laura Natalia Domínguez Forero. Respetados funcionarios de la ANLA, entes de control y comunidad presente.</p> <p>Les hablo hoy en representación de la Junta de Acción Comunal La Sabana, de la vereda La Balsa, una organización que, como parte del tejido comunitario de Chía, ha asumido con responsabilidad el deber de velar por los intereses de nuestras familias, nuestros territorios y nuestros bienes públicos. Nuestra vocería surge de la construcción colectiva y del mandato que nos han otorgado nuestros comunales. Nuestra intervención no es de carácter administrativo; es expresión directa del sentir ciudadano legítimo y organizado que ha participado activamente en los espacios institucionales.</p> <p>Desde la comunidad reconocemos que la participación no consiste únicamente</p>


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

			<p>en señalar problemas, sino también en defender aquello que pertenece a todos y en aportar para que las decisiones públicas se tomen con información, criterio y responsabilidad. En este sentido, recordamos el documento radicado el 18 de febrero del 2025 ante la Contraloría General de la República, suscrito por varias juntas de acción comunal, en el que se advirtió sobre un posible detrimento patrimonial.</p> <p>En esta carta, la comunidad organizada lanzó una alerta fiscal que esta audiencia no puede ignorar. Estamos ante un riesgo inminente de detrimento patrimonial y ante una inversión pública que hoy se encuentra en un limbo jurídico y técnico. Son recursos de toda la comunidad que se encuentran paralizados.</p> <p>Señores de la ANLA, cada día que la modificación de la licencia permanece sin modificar, esta tierra que pertenece a la ciudadanía de Chía —y cuya cesión fue un esfuerzo significativo— continúa sin aportar al desarrollo. Y mientras tanto, nuestras vías se congestionan, nuestras veredas sufren el impacto del tráfico y las soluciones se siguen aplazando.</p> <p>La comunidad de La Sabana comparte la preocupación expresada por muchas juntas del municipio: no podemos permitir que este aporte territorial se convierta en un lote improductivo. Evidenciamos, al realizar la revisión de la modificación propuesta, que el nuevo trazado protege el cuerpo de agua. Por eso nuestra postura es pragmática y responsable: sí a la protección ambiental, pero también sí a la continuidad y terminación de una obra</p>
--	--	--	---


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

		<p>que ya comprometió recursos y de la cual hay expectativa comunitaria.</p> <p>Por ello, desde la Junta de Acción Comunal de La Sabana hacemos un llamado respetuoso pero firme: que se apruebe la modificación presentada; que los recursos invertidos puedan finalmente traducirse en bienestar; y que el terreno aportado por el municipio cumpla con la función social para la que fue destinado.</p> <p>La participación —la verdadera participación ciudadana— es la que construye, vigila y exige resultados, y es por eso que estamos el día de hoy. Muchas gracias.</p>
27	<p>Melissa Montoya Quirama</p> 	<p>Muy buenos días. Buenos días para todos. Melisa Montoya, de la Asociación Colombiana de Procesadores de la Leche, Asoleche. Asoleche es el gremio que agrupa y representa a las diferentes industrias procesadoras de la leche y sus derivados, constituyéndose en el principal gremio de la industria láctea del país.</p> <p>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 personas, especialmente de los 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 disposición, su accesibilidad y su distribución oportuna en todo el territorio nacional.</p> <p>Hoy enfrentamos una situación que afecta directamente esta garantía. La</p>

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

			<p>falta de vías en condiciones adecuadas para el 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 este importante proyecto no solo perjudica el ecosistema urbano, sino que también encarece el transporte de un alimento esencial.</p> <p>Recordemos que alrededor de esta actividad se sostiene buena parte de la economía local que rodea el proyecto vial. Cientos de familias dependen de que la leche llegue a tiempo a los centros de acopio y al procesamiento. El no contar con vías idóneas que permitan el flujo normal de la carga incide directamente en la disponibilidad del alimento y, por ende, en el goce efectivo del derecho a la alimentación.</p> <p>Hoy hacemos un llamado respetuoso pero firme: avancemos en soluciones que protejan la movilidad y el medio ambiente, pero que también garanticen la modernización de las vías y la operatividad del sector que cumple una función social y constitucional fundamental.</p>
28	<p>Ana María Gómez Montes</p> 	Presencial	<p>Buenos días. En nombre de la Asociación Colombiana de Procesadores de la Leche, insistimos en la importancia del corredor entre Bogotá y las zonas productoras y procesadoras de leche, principalmente en los municipios de Sopó, Zipaquirá y Ubaté.</p> <p>La leche requiere un transporte continuo, sin interrupciones prolongadas. La reducción aproximada del 40% en los tiempos de desplazamiento entre los sectores</p>

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


			<p>claves de Chía y la autopista norte optimizará los tiempos logísticos de distribución, brindando productos más frescos y con garantía de calidad a la ciudadanía. Limitar los desplazamientos impactaría el acceso de la población a alimentos frescos y saludables.</p> <p>En promedio, los departamentos de Cundinamarca y Boyacá acopian en conjunto 100 millones de litros mensuales de leche, lo que representa el 36% del acopio nacional. El 20% del acopio del departamento de Cundinamarca está concentrado en Chía, Ubaté, Zipaquirá y Sopó. De este acopio dependen trabajadores y familias de 22 plantas procesadoras y 10 empresas.</p> <p>Esto se suma a las 41.813 unidades campesinas productoras de los departamentos de Boyacá y Cundinamarca, que dependen de que la logística para el procesamiento de la leche sea permitida.</p> <p>Desde Asoleche hacemos un llamado a la ANLA para que permita la construcción de la Troncal de los Andes. Por supuesto, estamos seguros de que puede hacerse respetando el medio ambiente y garantizando la movilidad de todos. Gracias.</p>
29	<p>Hernán Darío Forero Ramírez</p> 	Presencial	<p>Bueno, buenas tardes para todos los presentes. Mi nombre es Hernán Darío Forero, arquitecto de profesión, y el día de hoy quiero compartirles esta reflexión sobre un tema crucial para el futuro de nuestro municipio de Chía: los signos territoriales y la responsabilidad que tenemos al planificar un territorio que no solo crece, sino que se transforma aceleradamente.</p>



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

		<p>Nuestro municipio cuenta con una extensión aproximada de 80 km<sup>2</sup> y, según proyecciones del DANE, registra un crecimiento poblacional cercano al 5% anual. Este crecimiento, aunque un signo positivo de desarrollo, también genera retos significativos, especialmente en materia de movilidad, un factor que impacta directamente en la vida cotidiana, la competitividad económica y la articulación regional.</p> <p>Actualmente, Chía depende prácticamente de un único corredor vial de alto flujo, situación que limita la dinámica comercial y afecta la calidad de vida de los habitantes, visitantes y transportadores. Sin embargo, este mismo desafío puede convertirse en una gran oportunidad si logramos consolidar una infraestructura moderna y eficiente que reduzca los tiempos de desplazamiento y mejore la accesibilidad en todo el territorio.</p> <p>En este sentido, quiero citar un principio fundamental de la función pública del urbanismo, establecido desde la Ley 388 del año 97, que nos recuerda que es deber de las entidades territoriales, abro comillas: “posibilitar a los habitantes el acceso a las vías públicas, infraestructura de transporte y demás espacios públicos, garantizando el uso común y la efectividad de los derechos constitucionales asociados a la vivienda y los servicios públicos domiciliarios”.</p> <p>Bajo esta premisa, el Acuerdo 17 del 2000, que adopta el Plan de Ordenamiento Territorial, definió dentro de sus elementos estructurantes el desarrollo de futuras vías troncales y arteriales, entre ellas la hoy denominada Troncal de los Andes, concebida como parte del sistema vial y de transporte y contemplada dentro del</p>
--	--	---

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


			<p>programa de infraestructura vial y de uso en suelo rural, como señalan los artículos 181 y 234 del mencionado acuerdo.</p> <p>Es importante recordar que el POT no son instrumentos técnicos aislados, sino instrumentos estratégicos de gestión y financiación del suelo que permiten orientar el desarrollo territorial de forma ordenada y sostenible. En coherencia con esto, el artículo 194 estableció la figura de afectación como mecanismo de gestión para el desarrollo de la red vial arterial.</p> <p>Gracias a esta disposición, muchos desarrollos urbanísticos en suelo rural incorporaron cesiones de suelo necesarias para garantizar el trazado futuro de la Troncal en este proceso.</p>
30	<p>Felipe Tauta</p> 	Presencialmente	<p>Muy buenas tardes. Mi nombre es Felipe Tauta Rodríguez, natural del municipio de Chía y usuario de la malla vial por más de medio siglo.</p> <p>Sin duda que la discusión central que aquí se debate es si el trazado actual de la vía afecta o no el humedal y las especies nativas, discusión muy válida y fundamental. Sin embargo, respecto de la viabilidad, la conveniencia y la eficiencia que puede mostrar esta solución vial, se pasan por alto aspectos que le fueron ya planteados al concesionario y que, en mi concepto, no han tenido ninguna respuesta técnica.</p> <p>Así, por ejemplo, el primer punto: el trazado actual, sin un paso elevado sobre la autopista norte —que se planteó en algún momento—, pretende desviar el tráfico proveniente de la vía Cota-Chía, incrementando el caótico tráfico de la autopista norte en las horas pico en 2,8 km en el sentido norte-sur,</p>

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

			<p>desplazándose desde el peaje de Los Andes hasta la calle 245.</p> <p>Ayer escuchábamos en otra audiencia de la ANLA el caótico tráfico que representa la autopista norte en ambos sentidos y la urgencia de encontrar una solución. Pero, ¿qué pasa después de la calle 245? Tiene que retornarse hasta el puente del Común, incrementando el recorrido en el ya colapsado y caótico tráfico de la autopista, en las horas pico, en 6,2 km en el sentido sur-norte, desde la calle 245 hasta el puente del Común —lo repito— para un total de 9 km que va a recibir la autopista norte, que hoy está colapsada y que representa una absoluta congestión en las horas pico. Todos somos testigos de eso.</p> <p>Y va a ser recibido por los mismos carriles con que cuenta actualmente. Entonces, si el transporte proveniente de la vía Cota-Chía se dirige al norte para continuar por la autopista norte, habrá tenido que transitar 9 km en la actual congestión de la autopista norte, más los 3,4 km con que cuenta la Troncal de los Andes, en un tiempo no inferior a una hora.</p> <p>Pero si se dirige por la vía Cajicá y Zipaquirá deberá aumentar su recorrido hasta Centro Chía en 1,7 km más, que es el trazado desde el puente del Común hasta Centro Chía.</p> <p>Recuérdese finalmente que los vehículos que actualmente se dirigen al norte desde la vía Cota-Chía, para continuar su recorrido por la autopista norte, solo atraviesan la autopista con un paso elevado a la altura de la clínica del Puente del Común. Muchas gracias.</p>
--	--	--	---

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


31	<p>José Ricardo Villarreal Quintero</p> 	<p>Presencial</p> <p>Mi nombre es José Ricardo Villarreal. Soy un ingeniero industrial de 70 años, tres hijos y dos nietos. Vecino de Chía desde hace muchos años. Estudié en el colegio departamental José Joaquín Casas por allá en los años 64 y 65, cuarto y quinto de primaria. Jugué con el río, jugué en los humedales, pesqué renacuajos; hice cebo para las tareas del colegio; llevé culebras a mi casa y casi me botan por el susto.</p> <p>Conozco muy bien la zona y vivo ahora desde hace más de 20 años en la región. Resido en el conjunto residencial Los Robles, que forma parte de San Jacinto. A mí nadie me ha regalado nada. No heredé sino mi formación y mi educación. Lo que he construido, mi patrimonio, lo he hecho trabajando por más de 50 años y está representado, en muy buena parte, en un predio que va a ser afectado significativamente —positivo y negativo, pero significativamente— por la Troncal de los Andes.</p> <p>Y estoy aquí para pedir que se me tenga en cuenta, como se debe tener en cuenta a los cientos de familias que son vecinos míos y que no han sido tenidos en cuenta en este proceso. Ahora nos dan unos segundos para escucharnos y con eso ya queda surtido el proceso.</p> <p>El trazado actual pasa a un poco más de 200 metros de mi casa. No he sido convocado para participar. Las dos veces que he asistido es por iniciativa propia. Registré mis datos en la Procuraduría, en la ANI, en la alcaldía, etcétera, etcétera. Estuve hace un año en la reunión, me expresé, se acercaron, me tomaron todos los datos y no pasó nada.</p>
----	--	--


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

		<p>Seré víctima del proceso: por desvalorización de mis predios, por la contaminación —que ya nos han explicado muy bien aquí—, por el ruido, por la inseguridad, por el medio ambiente. Voy a perder calidad de vida junto con mi familia. Lo grave es que no se han presentado medidas de mitigación. ¿Ustedes han visto alguna?</p> <p>La discusión hoy no está en si se necesita la troncal o no. Yo apoyo que se haga la troncal, pero que se haga bien. Eso es lo que estamos pidiendo. Los hechos que nos constan a todos son los siguientes:</p> <p>Los ciudadanos que pedimos ser tenidos en cuenta no somos enemigos del proyecto ni de nuestra propia comunidad; tontos seríamos. Los que hemos entendido la responsabilidad con el medio ambiente no somos delincuentes. La Troncal no arreglará el tráfico; simplemente va a trasladar el trancón.</p> <p>Estamos frente a la construcción de un puente con un semáforo a la salida, que es a lo que nos están acostumbrando. El trancón de la autopista va a ser mucho peor, pero sí nos va a beneficiar a algunos en el día a día. Yo voy a Cota con frecuencia y tengo que regresar, y ustedes saben lo que es eso. Yo quiero la troncal como quiero la Boyacá, como quiero la autopista, como quiero la ciudad de Cali. Por favor, háganla, hagan la vía, constrúyanla.</p> <p>El humedal existe, lo conozco. Ahí está una fotografía de 2019: miren el avance de la obra.</p>
--	--	---



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

32	<p>Leidy Barragán</p> 	<p>Presencial</p> <p>Muy buenas tardes a todos. Mi nombre es Lady Barragán y, como presidenta del Consejo Municipal de Juventud de Chía y representante de la Junta de Acción Comunal Las Acacias, quiero agradecer este espacio que abre la participación a los jóvenes, un grupo poblacional clave para el desarrollo del presente y el futuro de nuestro municipio.</p> <p>En Chía, más del 25% de la población está compuesta por jóvenes, y somos un actor fundamental en la construcción de esta vía. Según la Encuesta de Movilidad 2023 Bogotá–Región, en un día hábil típico se realizan millones de viajes en toda la región metropolitana. Una proporción significativa proviene de los municipios de la Sabana, donde Chía ocupa un lugar destacado. La capacidad actual de infraestructura vial del municipio es insuficiente para soportar esta dinámica. Los trancones prolongados generan altos tiempos de viaje, aumentan las emisiones de CO<sub>2</sub> y deterioran la calidad de vida de miles de personas</p> <p>Quiero traer una reflexión desde mi experiencia profesional en una compañía sueca. Uno de los grandes desafíos en Colombia y en gran parte de América Latina es la falta de diálogo efectivo entre el sector público, el sector privado y la ciudadanía. Esa ausencia de conversación real termina frenando decisiones que deberían construirse colectivamente, y aquí pareciera que los ambientalistas están compitiendo.</p> <p>Mi intención no es emitir juicios ambientales o jurídicos sobre los estudios de impacto ambiental o sobre la modificación de la licencia, y tampoco hablo en representación de nadie, como algunos se han atrevido a mencionar.</p>
----	--	--

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

		<p>Esta es mi voz, y hablo en representación de los miles de jóvenes de Chía que diariamente se desplazan para estudiar o trabajar en Bogotá, como es mi caso personal.</p> <p>Por eso quiero hacer una claridad respetuosa pero firme: la sostenibilidad no es únicamente un concepto ambiental. Según la ONU, la sostenibilidad es la capacidad de satisfacer las necesidades del presente sin comprometer las necesidades de las futuras generaciones, integrando tres dimensiones: la ambiental, la social y la económica. Esto significa que proteger los ecosistemas es fundamental, pero también lo es garantizar la movilidad, la seguridad vial, la productividad y el bienestar de las personas.</p> <p>Hoy existe un debate abierto sobre el humedal: si es artificial, si es natural, si existió o no en sus inicios. Pero no puede ignorarse que las fallas en infraestructura vial están afectando diariamente la calidad de vida de muchas personas, y eso no es sostenibilidad.</p> <p>Mi invitación a la ANLA, a las organizaciones ambientales que presentaron sus argumentos y a los actores sociales del territorio es a construir un diálogo participativo, transparente y comprensible. Si es necesario replantearlo, propongan. Pero lo que no puede ocurrir bajo ningún término es que una obra necesaria para el municipio quede atrapada en una narrativa de defensa ambiental cuando solo falta un tramo de 1 km para terminar la obra.</p> <p>Por eso, desde una perspectiva de desarrollo territorial sostenible, digo que Chía merece avanzar. Chía merece una</p>
--	--	--


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

			movilidad digna y sostenible, y Chía merece la Troncal de los Andes.
33	<p>Juan Harvey Castro Murillo</p> 	Presencial	<p>Muy buenas tardes, honorable Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, ANLA, entes de control y, muy especialmente, a todos ustedes, estimados vecinos del municipio de Chía. Mi nombre es Juan Harvey Castro; resido en la vereda La Balsa.</p> <p>Comparecemos hoy en este espacio de participación ciudadana, fundamental para exponer una verdad ineludible: la parálisis en la construcción de la Troncal de los Andes no es solo un costo económico; es una crisis de salud pública y un pasivo social que afecta diariamente a más de 160.000 habitantes del municipio.</p> <p>Nuestra exigencia no es caprichosa. Quienes nos oponemos a la situación actual lo hacemos porque la falta de desarrollo urbanístico y vial nos ha condenado a vivir bajo una nube de contaminación. La avenida Pradilla — que no fue diseñada para ello— es hoy el único corredor de paso para cerca de 44.000 camiones y tractomulas que transitan mensualmente por nuestro casco urbano.</p> <p>Esta obra lleva más de cinco años suspendida, convirtiéndose en un monumento a la ineficiencia, en lo que nos duele como ciudadanos y como contribuyentes. Hablamos de la defensa del patrimonio público, que es sagrado. Según las proyecciones de la ANI, hay cerca de 119.000 millones de pesos comprometidos en esta obra. Cada día de retraso por trámites administrativos pone en riesgo esta inversión gigantesca de la Nación.</p>


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

			<p>Pero hay más. El municipio de Chía — es decir, nosotros, los ciudadanos— ya entregamos nuestra parte. Hemos cedido a título gratuito 118.408 m<sup>2</sup> de tierra para este proyecto, cumpliendo con el Acuerdo 17 de 2000. ¿Vamos a permitir que esas tierras queden baldías, inútiles? Eso, señores, es un detrimento patrimonial inaceptable que no estamos dispuestos a tolerar</p> <p>El problema comunitario y de salud pública también es medible y devastador. Antes de que la Alcaldía implementara medidas de restricción, registrábamos picos de hasta 85 microgramos de material particulado en el aire. Este nivel supera ampliamente las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud y representa un riesgo agudo para la salud de la sociedad.</p> <p>Soy defensor del medio ambiente; por eso he revisado la modificación de la propuesta, y esta cumple con proteger el cuerpo de agua mediante el nuevo trazado. Esa es una solución técnica, porque entendemos el desarrollo sostenible como aquel que protege la naturaleza sin condenar a la comunidad al atraso y a la pobreza.</p> <p>La voz de las comunidades es la voz de la legitimidad social. No permitan que intereses particulares o dilaciones injustificadas sigan frenando el bienestar colectivo. Necesitamos que la ANLA dé vía libre a la modificación para que esos 119.000 millones se conviertan en bienestar y no en un elefante blanco, y para que los 118.408 m<sup>2</sup> que cedimos cumplan con su función social.</p> <p>Al no seguir el desarrollo urbanístico de la Troncal, la comunidad de Chía se ve</p>
--	--	--	--


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


			<p>forzada a seguir respirando humo diésel cancerígeno, perpetuando el sufrimiento y el costo en salud. Se entiende que el nuevo trazado protege el cuerpo de agua mediante la adecuación.</p> <p>Por eso, nuestra postura es pragmática y responsable. Gracias.</p>
34	<p>José Roberto Pérez</p> 	Presencial	<p>Un saludo muy especial a los miembros de la mesa directiva de la ANLA y al público en general. Yo también me siento bastante afectado en el evento dado que no se llegue a renovar o a conceder la licencia para la construcción de la Troncal de los Andes.</p> <p>A ver, yo les voy a hablar desde otro sector. Aquí se ha hablado desde muchos sectores; aquí vamos a hablar desde el sector de la educación. Esto es una oportunidad histórica para mejorar la educación en el municipio de Chía, pues no se trata solo de asfalto, se trata de seguridad, tiempo recuperado para el estudio, equidad territorial y mejores condiciones de vida para nuestras familias.</p> <p>Primero: el tamaño, el desafío y la oportunidad.</p> <p>Según los registros públicos del municipio y del seguimiento del SIMAT, Chía tiene una matrícula del orden de los 13.900 a 14.600 estudiantes en básica y media, con corte al año 2024. Esta cifra refleja la magnitud del sistema educativo local y la demanda por desplazamientos seguros y eficientes, de acuerdo con los reportes del Ministerio de Educación Nacional en el Sistema de Matrícula del SIMAT y el informe del Consejo Municipal de Política Social (COMPOS) del 2024.</p>




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

		<p>Más relevante aún: el 58% de la matrícula registrada en 2024 corresponde a estudiantes vinculados a instituciones ubicadas en la zona rural. Es decir, muchos niños y jóvenes están enfrentados a recorridos largos y rutas escolares que atraviesan tramos con limitada infraestructura y seguridad, también de acuerdo con los reportes que refleja el SIMAT.</p> <p>La pregunta entonces es directa: ¿cómo reduce la Troncal de los Andes los riesgos y el tiempo de viaje para nuestros estudiantes?</p> <p>Primero, reducción del tiempo de viaje: más tiempo para que los estudiantes descansen.</p> <p>Proyectos viales comparables en Colombia y la región han mostrado reducciones significativas de los tiempos de desplazamiento, desde ahorros operacionales y costos de viaje cercanos al 19%, hasta reducciones de tiempo en corredores mayores que han llegado al 46%, según la evaluación de obras de gran escala, vías 4G y estudios de caso de mejoramiento de corredores. Estos rangos dependen de la escala y naturaleza del proyecto, pero una infraestructura bien diseñada reduce los viajes de manera relevante. Aplicado a rutas escolares locales, incluso reducciones conservadoras entre el 15% y el 25% implican decenas de minutos recuperables en cada trayecto para miles de estudiantes. Esto se soporta en estudios académicos y reportes técnicos sobre proyectos viales en Colombia.</p> <p>Como segundo punto, menos congestión significa mayor seguridad en rutas escolares. La Troncal busca descongestionar los corredores viales</p>
--	--	--

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

			de Chía; esto reduce la exposición al riesgo vial en los trayectos escolares y disminuye... (Intervención finalizada por tiempo)
35	<p>Miguel Antonio Vargas</p> 	Presencial	<p>Buenas tardes a todos los presentes: comunidad, autoridades ambientales, representantes institucionales, organizaciones sociales y académicas. Agradezco profundamente este espacio porque es aquí, en el diálogo franco, informado y respetuoso, donde se define el rumbo de los proyectos que afectan de manera directa la vida de miles de personas.</p> <p>Hoy quiero hablar desde un punto que no admite rodeos: la necesidad real, concreta e inaplazable de la Troncal de los Andes, no como un simple corredor vial, sino como una respuesta estructural para la Sabana Centro, que lleva décadas esperando soluciones capaces de corregir problemas que ya superan la capacidad de las vías actuales.</p> <p>Durante más de 20 años, la Sabana Centro y especialmente Chía han experimentado un crecimiento acelerado en población, vivienda, comercio y actividad económica. Sin embargo, mientras el territorio se transformaba, la infraestructura vial permaneció prácticamente igual. Las consecuencias las vivimos todos los días: tráfico pesado circulando por zonas residenciales que nunca fueron diseñadas para soportarlo; vías internas colapsadas, sin posibilidades reales de expansión; aumento sostenido en los tiempos de desplazamiento; problemas críticos de seguridad vial, ruido, emisiones y sostenibilidad; y una pérdida evidente de calidad de vida para miles de ciudadanos.</p>

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

		<p>Estos no son fenómenos pasajeros, son síntomas de un sistema que ya agotó su capacidad. Seguir operando la movilidad actual sin una vía estructurante como la Troncal de los Andes es condenar el territorio a un deterioro progresivo.</p> <p>Cuando se habla de la Troncal de los Andes, algunas veces se intenta reducir la discusión a la idea de que se trata simplemente de una carretera más. Esa visión desconoce la verdadera función estructural que cumple en el territorio: sacar el tráfico pesado y de paso de los barrios y llevarlo a un corredor diseñado para ese propósito.</p> <p>La vía es necesaria, pero también responsable. Está diseñada con criterios ambientales claros. Uno de los puntos fundamentales del proyecto es que reconoce sus impactos y plantea medidas concretas para manejarlos, como lo establece el Estudio de Impacto Ambiental.</p> <p>Quedan 20 segundos. La organización comunal y demás ciudadanos, usuarios del transporte público, jóvenes y estudiantes, les decimos: sí a la Troncal de los Andes.</p>
36	<p>Eduard Sarmiento</p> 	<p>Muy buenos días. Soy Ed Sarmiento, representante a la Cámara por Cundinamarca.</p> <p>Miren, si yo quisiera muchos aplausos y hacer un video donde me ovacionan, levanto la mano y digo “sí a la Troncal de los Andes”. Pero eso sería caer en una falsa discusión, en una falsa dicotomía en la que nos han metido. Yo no he escuchado aquí absolutamente a nadie que quiera que no se haga la Troncal de los Andes. No he escuchado a nadie decir eso. No he visto a nadie</p>

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

			<p>diciendo “no a la Troncal”, y, de hecho, yo tampoco lo voy a decir.</p> <p>Hoy tenemos cientos de miles de millones de pesos de todos los colombianos —de nuestros impuestos— enterrados en una obra que no termina y que podría ser una solución para la movilidad de Chía y de la Sabana. El asunto es que terminamos metidos en una pelea entre la misma ciudadanía, defendiendo intereses particulares. Y les voy a decir por qué.</p> <p>En todo el país me la paso acompañando audiencias públicas como estas y casi siempre aparece la misma pelea. Y casi todo se resuelve de una manera: que los contratistas hagan lo que deben hacer como contratistas de lo público. Es decir, lograr obras que solucionen los problemas de infraestructura del país, pero que al mismo tiempo cuiden y respeten los ecosistemas, el medio ambiente y las demás especies. Eso es lo que tenemos que lograr.</p> <p>Entonces, ¿por qué estamos peleando entre la ciudadanía, cuando quien tiene que presentar las alternativas adecuadas, los estudios ambientales y la mitigación correspondiente es el contratista? Estamos en una pelea defendiendo, supuestamente, nuestro bien común, cuando realmente terminamos defendiendo los intereses de un particular. Así lo vemos en todo el país: nos ponen en una falsa pelea entre ambientalistas y quienes buscan el desarrollo. Y esa no es la pelea acá.</p> <p>Ese es un asunto particular que hay que revisar y que nos debe llevar a pensar en el futuro, porque las carreteras de hoy no están sirviendo para solucionar los problemas de mañana. Fíjense si</p>
--	--	--	--


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

		<p>hay un verdadero estudio de movilidad serio que les diga con certeza que se van a solucionar los problemas no solo actuales, sino futuros de la movilidad en Chía. Lo que vemos es que vamos a llegar más rápido al trancón de la autopista norte; eso es lo que estamos garantizando.</p> <p>La obra hay que hacerla y sí soluciona problemas cotidianos —ya lo decía un habitante de Chía hace un momento—, pero la realidad es que, si se va a hacer, necesitamos exigir que se termine, por supuesto, pero también que se termine con respeto y con apego al principio de prevención. Eso implica respetar la posibilidad de que ahí exista un pantano, un morichal o un humedal, y también respetar el derecho de los peatones, de los bici usuarios y la seguridad vial de quienes viven alrededor.</p> <p>Y, por último, pregúntense ustedes: ¿por qué no se han presentado trazados por el margen izquierdo como una posibilidad que esquive el humedal, que esquive el canal y nos evite ese problema? Incluso se ha presentado una supuesta solución de box-culvert más costosa (...)</p>
37	<p>Iveth Julietta (ponencia leída por ANLA)</p> 	<p>Presencial</p> <p>La contradicción central: “El ecosistema que existía pero no existía”. Señores de la ANLA, autoridades presentes, concesionario y comunidad, venimos hoy a exponer una contradicción lógica e irresoluble que pone en tela de juicio no solo la supervivencia de un ecosistema crucial, sino la integridad y credibilidad del sistema de licenciamiento ambiental en Colombia. En 2018, la ANLA ya contaba con información precisa sobre un ecosistema sensible; pese a esa evidencia, se tomó la decisión</p>




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


		<p>inexplicable de ignorar el Principio de Precaución y omitir la evaluación de alternativas (DAA), y cinco años después la propia ANLA reconoce su error al ordenar la protección del ecosistema, pero lo hace con un costo social y ambiental que pudo evitarse. Comencemos con los hechos documentales que la propia autoridad no puede negar.</p> <p>La evidencia de la existencia de este ecosistema en 2018 proviene de tres fuentes institucionales directas. La primera corresponde a la plancha IGAC 228-IC1, cartografía oficial del Estado colombiano, que indicaba claramente para el predio la existencia de “pantano, humedal, morichal” desde 2017, información oficial disponible antes de la licencia. La segunda surge del acta de la reunión ANLA–CAR del 21 de septiembre de 2018, en la cual se registra que la ANLA solicitó a la CAR “su concepto sobre el manejo especial de estas zonas pantanosas”, lo que plantea una pregunta fundamental: si el ecosistema no existía o era irrelevante, ¿por qué requeriría un manejo especial? La tercera se encuentra en la respuesta reciente de la ANLA (radicado 20252300967391), en la que se admite textualmente que “ya se contaba con información precisa sobre la presencia de dichas zonas [pantanosas], integrando estos elementos en el proceso de evaluación”.</p> <p>Ante esto, cabe interrogar cómo, si en 2018 se contaba con información precisa sobre zonas pantanosas, fue posible otorgar la Resolución 2189 de 2018, que afirma categóricamente que el área de influencia del proyecto “no se traslapa con ecosistemas sensibles”. Esto constituye una falsa motivación</p>
--	--	---


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

		<p>que, según el artículo 44 de la Ley 1437 de 2011, vicia de nulidad el acto administrativo.</p> <p>Ante la evidencia de incertidumbre científica documentada, producto de la contradicción entre la plancha IGAC, el Estudio de Impacto Ambiental y la solicitud de concepto a la CAR, el camino legal y técnico era claro: aplicar el Principio de Precaución establecido en el artículo 1 de la Ley 99 de 1993, que dispone que la ausencia de certeza científica absoluta no será obstáculo para adoptar medidas eficaces para impedir la degradación del medio ambiente. En 2018 existía incertidumbre sobre si las zonas pantanosas eran humedal (según Ramsar, un pantano es un humedal), sobre el alcance real del ecosistema —pues no hubo inspección de campo forzosa— y sobre el concepto técnico de la autoridad regional (CAR). El Principio de Precaución exigía esperar el concepto de la CAR y exigir el Diagnóstico Ambiental de Alternativas (DAA), instrumento que el Manual de Evaluación ordena cuando un proyecto puede afectar ecosistemas sensibles y que permite evaluar la alternativa de menor impacto. Sin embargo, la ANLA procedió sin ese concepto y decidió que “no había alternativas viales” sin realizar el estudio que precisamente debe explorarlas. Esto configura una aplicación invertida del Principio de Precaución, pues se exigió certeza absoluta de daño antes de proteger.</p> <p>En mayo de 2023, la ANLA emitió la Resolución 1055, mediante la cual ordena tramitar la modificación de la licencia ambiental “de tal forma que no se intervenga el cuerpo de agua”. Esto plantea preguntas inevitables: si en 2023 la ANLA reconoce que el</p>
--	--	---

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

		<p>ecosistema tiene valor ambiental suficiente para justificar la modificación de todo el trazado, ¿por qué en 2018 se afirmó que no había ecosistemas sensibles? ¿No es esta resolución un reconocimiento implícito de que la evaluación técnica de 2018 fue deficientemente motivada y jurídicamente errónea?</p> <p>La decisión de 2018 no solo afectó al ecosistema, sino que violó derechos fundamentales de la comunidad garantizados por el Acuerdo de Escazú (Ley 2273 de 2022). Se privó a la ciudadanía del derecho a participar de manera significativa y a influir en la decisión, toda vez que la herramienta que permite conocer las alternativas — el DAA— fue eliminada antes de cualquier participación.</p> <p>En este sentido, la ANLA pasó de afirmar en 2018 que “no hay ecosistemas sensibles” a ordenar en 2023 que “no se intervenga el ecosistema”. Nuestra solicitud no es solo una crítica, sino un llamado a la rectificación institucional. Si la ANLA valida su actuación de 2018, el precedente que se establece es grave: se enviaría el mensaje de que la cartografía oficial puede descartarse, que el Principio de Precaución es opcional y que la participación ciudadana es decorativa. Esto socava la confianza pública en el sistema.</p> <p>Quedan así dos preguntas finales que deben quedar en el acta: cómo puede sostenerse la vigencia de la Resolución 2189 de 2018, que niega la existencia de ecosistemas sensibles, cuando la Resolución 1055 de 2023 demuestra lo contrario; y si la ANLA estaría dispuesta a ordenar una revisión técnica independiente, por una universidad o el</p>
--	--	--

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

			Instituto Humboldt, de la existencia y extensión real del ecosistema en 2017–2018, con el fin de restablecer la verdad y la confianza. Gracias.
38	<p>Carolina Bernal Mejía</p> 		<p>Buenas tardes, honorables miembros de la audiencia, autoridades y ciudadanía. La Troncal de los Andes debe avanzar garantizando plenamente la protección de los ecosistemas de Chía y cumpliendo los estándares ambientales. No podemos seguir construyendo una postura de oposición entre el ambiente y la movilidad; al contrario, esta es una invitación a reconciliar ambas necesidades de manera responsable y teniendo en cuenta la urgencia que esto requiere. Los estudios recientes, los ajustes del trazado y la revisión de la licencia ambiental demuestran que el proyecto ha incorporado medidas para proteger el cuerpo de agua del predio Las Veguitas y minimizar la intervención sobre áreas sensibles, lo que constituye una oportunidad para que la obra se ejecute con vigilancia técnica y ciudadana bajo un plan de manejo ambiental robusto.</p> <p>Es indispensable entender la situación crítica que hoy vive Chía, confirmada por los datos del Observatorio de Movilidad de la Secretaría de Tránsito, según los cuales el municipio enfrenta una presión insostenible de vehículos de carga pesada que ha obligado a implementar restricciones como la medida del pico y placa ambiental. La avenida Pradilla no tiene capacidad estructural para soportar el volumen actual del tránsito pesado, y la siniestralidad asociada a este tipo de vehículos ha aumentado en puntos críticos del corredor, obligando a los</p>


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

			<p>habitantes a soportar no solo trancones, sino también niveles preocupantes de contaminación atmosférica en la Sabana Centro directamente vinculados al flujo de este tipo de vehículos. Estas restricciones, necesarias hoy, no constituyen una solución permanente, por lo que se requiere una vía alterna que reciba de forma segura y planificada el tránsito pesado. Sin ello, Chía seguirá enfrentando congestión, deterioro vial, riesgos para los peatones, emisiones contaminantes y la parálisis de su movilidad.</p> <p>Por ello, la Troncal de los Andes no es un lujo; es una infraestructura urgente y estratégica que permitirá eliminar el tráfico pesado del casco urbano, mejorar los tiempos de desplazamiento, reducir siniestros, proteger la malla vial y, paradójicamente, mejorar la calidad ambiental dentro del municipio. En conclusión, los habitantes de Chía debemos decirle sí a la Troncal de los Andes, con un compromiso innegociable con el medio ambiente, con restauración ecológica, monitoreo público y cumplimiento estricto de un plan ambiental, recordando que la movilidad sostenible y la protección ambiental no son opuestos, sino rutas paralelas hacia una mejor calidad de vida. Muchas gracias.</p>
39	Egladin Ariza Betancourt	Presencial	<p>Mi nombre es Egladín Ariza. He vivido en Chía toda mi vida. He visto el progreso que ha tenido el municipio y me encanta que la Troncal se haga. En este caso vengo a hablar de la Troncal de los Andes y su impacto social. La Troncal de los Andes es una infraestructura estratégica para el desarrollo humano, social y territorial. La integración territorial implica la</p>




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

			<p>reducción de los tiempos de desplazamiento que hoy enfrentamos en horas; con este proyecto disminuiríamos esos tiempos. También están los derechos fundamentales a la movilidad, por ejemplo, la educación. Es cierto que hay muchos estudiantes de Chía que se desplazan a Bogotá y, si el proyecto permite ahorrar una hora o cuarenta minutos, es bueno para su desplazamiento.</p> <p>Otra situación se presenta en la salud. Pensemos en los adultos mayores. Chía tiene un programa para esta población y muchas veces pierden sus citas. Por ejemplo, mi mamá es una de las personas que debe ser atendida en Bogotá y en múltiples ocasiones hemos perdido las citas. Aunque salgamos temprano, la movilidad se vuelve complicada; poder ahorrarnos una hora o cuarenta minutos sería muy beneficioso. En cuanto a los emprendimientos, Chía también tiene un programa de discapacidad. Muchas personas con discapacidad tienen grandes dificultades para trasladarse; quienes usan silla de ruedas enfrentan un desplazamiento muy complejo. Reducir esos tiempos sería muy bueno para ellos, pensemos un poco en esto.</p> <p>También debemos mirar el turismo que tiene Chía; las personas que vienen de Bogotá a visitarnos podrían desplazarse sin trayectos tan largos. Tenemos muchas cosas buenas para presentarles a quienes nos visitan.</p> <p>Era esto lo que tenía que decir y sí, quiero que la Troncal se haga, por favor.</p>
40	Adriana Vergara Sánchez	Presencial	<p>Buenas tardes, auditorio. Mi nombre es Adriana Vergara, soy abogada constitucionalista con máster en derecho público y docente en desarrollo</p>

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

		<p>territorial. Claro, me encanta la vida, que exista la vida. Yo quiero el desarrollo y quiero el progreso de Chía. Soy habitante de Chía por más de quince años y realmente necesitamos vías que solucionen el tráfico. Sin embargo, ¿cuál es la solución vial más importante? Una eficiente, racional y económica. Toda obra pública debe ajustarse al principio constitucional del uso razonable de los recursos públicos. ¿Será que esta vía se ajusta al uso razonable de los recursos públicos?</p> <p>La alternativa escogida plantea un trazado que incrementa innecesariamente el costo de la obra, no solo porque atraviesa cuerpos de agua, lo que encarece la ejecución por requerir estructuras adicionales —aquí no lo dijeron, vamos con un Box Culvert—, sino también porque se introduce de manera directa a una comunidad consolidada cuyos derechos adquiridos exigen indemnización por daño emergente, lucro cesante y afectaciones patrimoniales. Es decir, se escoge la alternativa más cara, más riesgosa y más lesiva, en lugar de seleccionar un trazado vial más eficiente y respetuoso con el ordenamiento jurídico que respete el trazado que tenía el POT.</p> <p>En segundo lugar, es evidente que en la zona existen cuerpos de agua plenamente identificados. Póngale el apellido que le quiera poner: humedal, charco, lo que quiera; son cuerpos de agua, realidades que están ahí. Y esto no solo por su presencia material, que ha sido evidenciada, sino porque han sido reconocidos por una juez constitucional, una juez de acción popular, lo que les otorga un estatus de protección especial. También lo ha</p>
--	---	--


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

			<p>reconocido la CAR. Yo misma entregué a la ANI un texto donde la misma CAR requería al municipio de Chía que reconociera ese cuerpo de agua como parte de la estructura de protección especial</p> <p>Ahora bien, tenemos una comunidad de la que soy miembro. Me presento como minoría; vivo en el conjunto condominio Los Robles. Esta es la segunda oportunidad que tengo para presentarme porque nadie me avisó, nadie me dijo que la obra pasaba por mi condominio. Este proyecto está pasando por una propiedad horizontal formalmente constituida, retirando áreas comunes, y no se nos ha informado cuál es el daño emergente ni el lucro cesante. La disminución del coeficiente de la propiedad pone en riesgo la estabilidad jurídica, financiera y estructural del conjunto. Esto equivale a tomar áreas privadas sin el debido proceso, sin participación y sin indemnización.</p> <p>En conclusión, este proyecto se pretende imponer desconociendo derechos adquiridos, ocupando áreas de propiedad horizontal y afectando cuerpos de agua protegidos.</p>
41	<p>Luz Alejandra Rodríguez Velásquez</p> 	Presencial	<p>Buenas tardes para todos. Mi nombre es Alejandra Rodríguez y formo parte del equipo técnico de la Dirección Financiera de la Secretaría de Hacienda. Esta dependencia presta asesoría especializada en la elaboración y seguimiento de los procesos contables que sustentan las decisiones de la entidad. Conozco de primera mano cómo se mueven los números del municipio y cómo cada decisión operativa impacta nuestros libros contables. Por eso, hoy, desde la realidad financiera y contable, vengo a</p>

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

		<p>explicar por qué la Troncal de los Andes no es solo una obra de ingeniería, sino un activo estratégico que contablemente representa un motor de crecimiento para Chía.</p> <p>Hablemos de cómo el desarrollo ordenado genera los recursos que necesitamos para proteger nuestro territorio. Desde la gestión de organizaciones y el análisis de costos, sabemos que la infraestructura detona dinámicas inmediatas. Esta obra permite un transporte de mercancías más rápido y eficiente, reduciendo costos logísticos, lo cual hace al municipio más atractivo para la inversión y genera empleos formales. Desde mi área sabemos que más empleo formal significa una economía local más sana.</p> <p>Aquí entro en mi especialidad técnica. ¿Cómo se traduce ese desarrollo en los estados financieros del municipio? Se traduce en ingresos reales a través de cuatro ejes tributarios que, técnicamente, proyectamos al alza con esta obra. En primer lugar, el impuesto predial unificado. La obra generará una valorización en los predios aledaños y, contablemente, esto incrementa la base gravable del sector, fortaleciendo el recaudo del impuesto de manera estructural. En segundo lugar, el impuesto de alineamiento urbano. El desarrollo consecuente implica nuevas licencias y cada metro cuadrado licenciado bajo norma es un ingreso directo que entra al tesoro municipal. En tercer lugar, el impuesto de industria y comercio. Al atraer nuevas empresas ampliamos la base de contribuyentes, lo cual es vital para diversificar nuestros ingresos y reducir el riesgo financiero de depender de un solo sector. Finalmente,</p>
--	--	--

	<b>ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL</b>	Fecha:	28/09/2024
		Versión:	7
		Código:	PC-FO-03


			<p>la sobretasa a la gasolina. La mayor <i>transitabilidad</i> y flujo vehicular en la jurisdicción incrementará el recaudo por este concepto debido al consumo local.</p> <p>La Ley 388 de 1997 nos habla de la distribución equitativa de cargas y beneficios. La evidencia nacional — como el túnel del oriente o la concesión Cambao–Manizales— nos muestra que la solidez financiera es la que paga la infraestructura verde. En conclusión, desde mi rol técnico, analizando los procesos y la sostenibilidad fiscal de la entidad, mi concepto es claro: la Troncal de los Andes es una herramienta necesaria. Necesitamos la ejecución de esta obra para asegurar la prosperidad y, técnicamente, para garantizar los recursos que financien el cuidado de nuestro territorio.</p>
42	<p>Daniela Sánchez (ponencia leída por ANLA)</p> 	Presencial	<p>Muy buenos días a todos los presentes, señores delegados de la ANLA, representantes de la concesión, autoridades locales y miembros de la comunidad. Comparezco hoy bajo mi nombre, Daniela Acosta Sánchez, con el registro de cédula de ciudadanía brindado a la misma autoridad y como habitante de este bello municipio de Chía, para aportar una intervención sustentada técnica, jurídica y ambientalmente, con el fin de aclarar información que ha sido objeto de confusión en el debate público. Mi propósito es demostrar, con datos verificables y provenientes de la autoridad ambiental competente, que la Troncal de los Andes es una vía necesaria y estructurada con plena rigurosidad técnica, y que el llamado humedal de los Andes no existe como un humedal dentro del inventario oficial de la CAR, por lo que no puede ser utilizado como argumento para bloquear</p>




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

		<p>un proyecto de gran importancia regional.</p> <p>Frente a la discusión sobre el denominado humedal de los Andes, es necesario remitirse a la fuente oficial más autorizada: el Libro de Humedales del Territorio CAR, “Consolidación del Sistema de Humedales de la Jurisdicción CAR”. Este documento presenta el inventario formal de los humedales reconocidos por la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca, resultado de más de 20 años de investigación, monitoreo y estudios adelantados junto con el Instituto de Investigación de Recursos Biológicos Alexander von Humboldt. Allí se relatan y describen todos los ecosistemas de humedales que han sido declarados como áreas protegidas mediante los respectivos acuerdos y resoluciones, entre ellos el nacimiento del río Bogotá, declarado como reserva forestal protectora a través del Acuerdo CAR número 10 de 1982; la Laguna de Pedro Palo, protegida mediante el Acuerdo 38 de 1990; la Reserva Forestal Protectora Productora de la Laguna, el Cacique y la Cuchilla de Peñas Blancas, declarada mediante el Acuerdo 17 de 1992; la Laguna La Herrera, amparada bajo el Acuerdo 23 de 2006; el humedal Tierra Blanca declarado en Soacha mediante el Acuerdo 33 de 2006; el humedal Neuta, también de Soacha, mediante el Acuerdo 37 de 2006; el humedal El Yulo Enrique Orte declarado por el Acuerdo 39 de 2006; el humedal La Florida, protegido mediante el Acuerdo 47 de 2006; la Laguna de Suesca, protegida por el Acuerdo 48 de 2006; y finalmente, el Distrito de Manejo Integrado Cuchilla de San Antonio y Laguna El Coco, declarado a través del Acuerdo 23 de</p>
--	--	---

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


			<p>2008 y del Acuerdo de 2011. En este listado, construido y validado por la autoridad ambiental competente, se confirma que el denominado humedal Andes no existe dentro del sistema oficial de humedales de la CAR. Muchas gracias.</p>
43	<p>Daniela Ruiz</p> 	Presencial	<p>Mi nombre es Daniela Ruiz. Quiero empezar agradeciendo la invitación y el espacio para compartir algunos puntos de vista sobre la importancia que tiene esta obra para nuestra ciudad y para la región. Quisiera comenzar señalando algo fundamental: cualquier avance en materia de infraestructura aporta a resolver la compleja problemática de movilidad que vivimos. Sabemos que no existe una solución única y definitiva. Las ciudades funcionan gracias a la suma de muchas obras de diferentes escalas que se complementan entre sí. Algunas tienen un impacto mayor y otras son más puntuales, pero todas suman, y la Troncal de los Andes es una de esas piezas necesarias para que el sistema funcione mejor.</p> <p>Mejorar la movilidad es relevante porque no solo se trata de llegar más rápido de un lugar a otro. La movilidad incide en casi todos los aspectos de la vida cotidiana. En primer lugar, impacta directamente el medio ambiente. Cuando el tráfico fluye, disminuye la contaminación, mejora la calidad del aire y avanzamos hacia una ciudad más sostenible. También influye en algo que pocas veces mencionamos: la salud mental de la gente. Los trancones generan estrés, frustración y agresividad, y esto se traduce en tensiones sociales que todos experimentamos a diario. Una movilidad más fluida contribuye al bienestar emocional colectivo.</p>

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

		<p>En lo económico, los beneficios son evidentes. La competitividad de la ciudad, la región y el país depende de una movilidad eficiente. Hoy las empresas asumen sobrecostos en combustible, llantas, mantenimiento, horas extra y logística simplemente porque mover productos y personas toma más tiempo del que debería, y una obra como esta ayudaría a reducir esas ineficiencias. También está el impacto en la productividad y la educación: el tiempo que se pierde en el transporte es tiempo que no se dedica a trabajar mejor, a estudiar con más calma o a concentrarse en lo que realmente importa.</p> <p>La seguridad es otro punto crítico. Todos hemos visto en redes sociales los casos de robos y agresiones que ocurren en medio de trancones. Una movilidad más ágil reduce la exposición al riesgo. Y, por último, está la dimensión humana. Una ciudad con buena movilidad devuelve tiempo de vida a sus habitantes: tiempo para hacer deporte, para ir a un concierto, para estudiar algo nuevo o para compartir una comida en familia. En muchos países la calidad de vida se mide por esa posibilidad de llegar temprano a casa; aquí, muchas veces, eso sigue siendo un lujo.</p> <p>Por todo esto es clave que las obras se hagan, que se hagan bien y que se hagan pronto. No es razonable que proyectos pequeños tarden más de diez años en terminarse. La ciudad necesita continuidad, planeación y decisión, y necesita muchas más obras que, en conjunto con esta, sigan mejorando la movilidad local y regional. Agradezco nuevamente este espacio y confío en que las decisiones que se tomen nos</p>
--	--	---

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


			acerquen a la ciudad en la que todos queremos vivir. Muchas gracias.
44	<p>Jiomar Estefanía Bohórquez Pérez</p> 	Presencial	<p>Necesitamos soluciones reales y que no violenten derechos para la movilidad de Chía. La Troncal de los Andes tiene un trazado sobre ecosistemas hídricos sensibles. Siete años después del inicio del proceso y que estemos hoy todavía en este estancamiento muestra una gestión deficiente de la licencia ambiental. Se suman los problemas de diseño predial y para todos es obvio que estamos ante retrasos estructurales del proyecto. Hoy los chíasenses nos cuestionamos por la calidad y oportunidad de las obras. Acá nadie ha dicho que no necesitamos la vía, se requiere por supuesto, pero que sea coherente entre el discurso de movilidad sostenible, la gestión real de riesgo y la protección de la biodiversidad, además de solucionar parte de los problemas de movilidad que tenemos como municipio. Con esta propuesta no encontramos ninguna de dichas necesidades satisfechas; al contrario, evidenciamos falta de programación de riesgos y una gestión contractual absolutamente débil.</p> <p>Para todos es claro que el corredor se proyectó impactando cuerpos de agua como el canal Proleche y el humedal San Jacinto, ecosistemas estratégicos objeto de protección. Por ende, también preocupa técnicamente que la línea base y el modelamiento hidrológico no incorporaron con suficiencia la función de amortiguación de inundaciones, la conectividad ecológica del sistema ecológico principal en nuestro municipio, que se ha demostrado con</p>

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

		<p>suficiencia se afectará, y la recarga de acuíferos en la sabana, que ya ha sido altamente violentada. Varias de las alertas, incluidos los conceptos técnicos de la CAR sobre la existencia de sensibilidad de ecosistemas estratégicos, generan dudas sobre la solidez de este trámite. Los múltiples intentos de modificar la licencia evidencian que el diseño vial se adelantó sin resolver primero el ordenamiento ambiental del territorio, generando un cuello de botella jurídico y técnico que hoy mantiene la obra paralizada.</p> <p>El trazado seleccionado genera conflictos, lo que indica que la ingeniería no optimizó alternativas para reducir afectaciones ni se apoyó en la planeación urbana integrada con Chía y la Sabana, lo que además aumenta costos de adquisición, compensación y gestión social. Como parte de los programas 4G, el proyecto replica falencias como la subvaloración de la fragmentación de hábitat y la compensación centrada en áreas y no es funcionalmente ecológica. También nos preocupa que no ha demostrado suficiente claridad cómo se integrará al sistema público ni la reducción de emisiones. Soluciones hay muchas; nos las debe dar el contratista y son rápidas si hay equipo técnico, y lo debe haber para un proyecto tan demorado, como ajustar el corredor, usar suelos ya transformados, minimizar ocupación de suelos de recarga, construir secciones en la sección crítica como viaducto elevado sobre pilotes, elevación de ejes, diseñar apoyos puntuales de luces amplias y mantener continuidad de flujos de agua e implementar</p>
--	--	--




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


			infraestructura verde, además de generar corredores, establecer pasos de fauna, puentes verdes, pasos inferiores y señalización.
45	<p>Catalina Parra</p> 	Presencial	<p>Buenas tardes. Hoy me presento como mujer casada con un raizal de cuarta generación y abuela de uno de sexta generación. Soy ingeniera civil, magíster en ingeniería civil y docente de una universidad pública. Quisiera referirme a la Troncal de los Andes desde dos ejes: la conectividad entre lo rural y lo urbano y el espacio público que puede derivarse de su adecuada implementación. Se me había olvidado recordarles mi nombre: Catalina Parra.</p> <p>En primer lugar, es evidente para mí que la construcción de cualquier infraestructura genera impactos, ocupa suelo rural, introduce ruido, modifica paisajes y puede fragmentar ecosistemas y unidades productivas. Sería ingenuo negarlo. Sin embargo, también es cierto que, cuando se planifica bien una vía de este nivel, se transforma la calidad de vida de la población, especialmente de quienes hoy pierden una parte importante de su día en trancones para llegar a sus lugares de trabajo y estudio. La Troncal de los Andes conecta una vía nacional, la Autopista Norte, con una de carácter departamental como la variante Cota-Chía, cerrando un anillo de movilidad regional. Con esto quiero decir que no se trata solo de 3.5 km de vía, sino de todo un circuito.</p> <p>Esto no es solo un tema de carros. Significa reducir tiempos de viaje para trabajadores, estudiantes y productores rurales; evitar maltrato animal; permitir desplazamientos más predecibles y</p>

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

			<p>disminuir la presión del tráfico pesado sobre las vías internas del municipio, que hoy funcionan como una trampa de tiempo y ponen en riesgo la calidad de vida de nuestros hijos.</p> <p>En el ambiente rural, esta troncal atraviesa zonas donde conviven usos productivos y residenciales de alto valor comercial, suelos de protección y sectores de transición hacia lo urbano. Ahí está el reto y también la oportunidad. La vía puede ser un simple corredor vehicular o puede convertirse en un corredor estructurante de espacio público rural, con andenes continuos, ciclorrutas que conecten veredas con el casco urbano, pequeños miradores, franjas de arboleda y senderos ambientales que den seguridad y dignidad a peatones y ciclistas. Hoy también intervino el colectivo ciclista, lo que refuerza esta visión.</p> <p>Pero estos beneficios no son automáticos. Requieren que la troncal se articule estrictamente con el Plan de Ordenamiento Territorial, que las cesiones urbanísticas actuales y futuras se integren al espacio público vial y que el proyecto no abra la puerta a urbanizaciones informales ni a un crecimiento disperso, sino que oriente el desarrollo hacia donde la infraestructura ya existe o está consolidada. Considero que hay tres aspectos que son importantes, pero el tiempo no me permite desarrollarlos. En síntesis, la Troncal de los Andes no debe verse solo como una obra de infraestructura, sino como una herramienta para acercar lo rural y lo urbano, reducir tiempos de viaje, mejorar la calidad de vida y consolidar los sistemas de espacio público. Muchas gracias.</p>
--	--	--	--

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

46	<p>Martha Patricia Hernández Moreno</p> 	<p>Presencial</p> <p>Muy buenas tardes, mi nombre es Marta Hernández y soy habitante del sector de Samaria. Bienestar: estado de la persona en el que se le hace sensible el buen funcionamiento a la persona, su actividad somática y psíquica. Partiendo de esta definición, es prudente mencionar que recientes estudios se han llevado a cabo acerca de la relación inversamente proporcional entre el tiempo perdido en trancones y el bienestar de las comunidades. A mayor exposición a congestiones vehiculares, menor calidad de vida, con impactos en el estrés, la productividad y la salud en general.</p> <p>Entre las afectaciones físicas que conlleva estar sometido a largos periodos en los trancones está el aumento del cortisol, hormona del estrés. También está la exposición prolongada a aire contaminado, con sus respectivos derivados en enfermedades respiratorias e infectocontagiosas. Solo falta ver el estado permanente de las unidades de urgencias de los centros médicos de nuestro municipio y de sus alrededores. En lo que corresponde a la salud mental, por supuesto no menos importante, es evidente cómo un trancón prolongado puede llevar a la frustración acumulada por la incapacidad de usar el tiempo perdido en actividades como compartir con la familia, amigos, mascotas, hobbies e incluso en la productividad. Un estudio demuestra que cada minuto adicional de desplazamiento de la casa al trabajo o al estudio y viceversa reduce la satisfacción con la vida.</p> <p>Por otro lado, quisiera traer a colación el concepto acuñado en la Cumbre de la Tierra desde 1992, desarrollo sostenible, que a quienes honramos</p>
----	--	--

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


			<p>nuestros recursos y ecosistemas, procuramos por su protección y conservación, a veces se nos queda más el “sostenible” que el “desarrollo”. Sin lugar a dudas, debemos proteger nuestros ecosistemas; es fundamental, innegociable, pero junto con ello debemos proteger el desarrollo del bienestar integral. La vía sí tiene un impacto, pero también tiene un impacto en los recursos esta reunión, la ropa que ustedes usan, los alimentos que consumimos. Así pues, de continuar con la avenida Pradilla como única vía de ingreso, la contaminación atmosférica será tan alta que habrá una permanente capa de smog que impedirá que incluso esas 11 especies de aves migratorias vean los cuerpos de agua como el de Las Veguitas, que es la única forma como ellas se mueven y podrían llegar a perderse.</p> <p>Respetados funcionarios de la ANLA, no es blanco y negro, no es humanos versus ecosistemas, son socioecosistemas. La Troncal de los Andes, con las modificaciones propuestas, es una necesidad para el bienestar de todos nosotros, el ecosistema y los humanos, y por lo tanto se debe aprobar esta modificación a la licencia. Muchas gracias.</p>
47	<p>Martha Andrea Sánchez Galeano</p> 	Presencial	<p>Buenas tardes para todos. Mucho gusto, mi nombre es Marta Andrea Sánchez, soy ingeniera civil y, lo más importante, ciudadana del municipio de Chía. El día de hoy quiero que tengamos una visión de este proyecto como un eje estructurante para el desarrollo y la movilidad del municipio, como un proyecto de integración regional y de articulación del espacio público, un proyecto que se puede lograr gracias a la cooperación y la</p>


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

		<p>integración interdisciplinar. Más que un tema de intereses propios y de privados, esto se ha convertido en un proyecto que da una solución efectiva. Si bien soy consciente desde mi profesión que este tipo de infraestructuras viales, como muchas otras, tienen un impacto positivo en las comunidades de verdadera transformación y crecimiento, y uno muy importante que es el impacto ambiental, del cual se puede tener un resultado equilibrado si se si se es bien gestionado y reducido.</p> <p>Es por esto que para la troncal de los Andes no esta troncal no no solo nos facilita la movilidad regional, sino que también nos va a generar la conexión y organización de espacios destinados a la recreación del entorno rural, ya que se podrían integrar nuevos senderos peatonales, como lo nombraban anteriormente, miradores, corredores viales, todo esto promoviendo un entorno social que contribuye a la planificación ordenada de nuestro territorio y asegura que el espacio público se mantenga accesible y compatible con los usos rurales existentes. Y bueno, teniendo en cuenta todo esto, lo que se exige es que se garantice que, a partir de la puesta en marcha de la Troncal de los Andes, se generen nuevos espacios comunes a lo largo de su trazado, espacios públicos que sean aprovechados, que sean funcionales, que respeten las disposiciones de nuestro plan de ordenamiento territorial. Además de eso, que se priorice la conservación ambiental, teniendo en cuenta el impacto de los ecosistemas y protegiéndolos.</p> <p>Tengamos en cuenta que, al generar esta transformación, lo más posible y</p>
--	--	--




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

			<p>seguro es que existan recursos para la protección y prevención por parte de los responsables. Si bien esta infraestructura nos puede permitir la instalación también de equipamientos que respeten estos entornos, por ejemplo, esta creación de espacios contemplativos y senderos ambientales diseñados para ofrecer espacios de observación, aprendizaje y recreación. Además, estas también pueden ser entregadas como sesiones de espacio público ambiental provenientes de... Ya se acabó. La troncal de los Andes es un punto central donde convergen las sesiones peatonales y de ciclorrutas provenientes de cada futuro proyecto. En conclusión, esta implementación da la solución y cumplimiento a un objetivo común social que, además de todo lo nombrado anteriormente, logra un desarrollo equilibrado, teniendo una visión de que, además de convertirse en un eje estructurante que no solo mejora la movilidad, sino que orienta al desarrollo urbano y garantiza la construcción del espacio público de calidad. Gracias.</p>
48	<p>Luz Mary Mendoza</p> 	Presencial	<p>Bueno, ya como se ha hablado muchas cosas, se han tocado muchos temas. Buenas tardes para todos. Ah, perdón, pensé que era este. Bueno, buenas tardes para todos y gracias por la oportunidad. Ayer estuve pendiente en Julio Garavito y no pude, entonces yo dejé allá en la mesa también el tema. Bueno, empiezo más resumidamente. Si la CAR indicó que se debía proteger el cuerpo de agua y que por esto debería cambiar el trazado para no afectarlo, ¿por qué no lo llaman humedal de los Andes? Y en cambio sí, Troncal de los Andes, ¿por qué no Troncal de las Veguitas?</p>

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


		<p>La Ley 310 del 2024 de humedales obliga ahora a reconocer humedales artificiales para el caso que Acce Norte insista en esta condición de origen de humedal en cuestión. El área de la Sabana de Bogotá ha tenido características de humedad y fue un lago hace miles de años, lo que hace que la existencia de humedales sea mucho más antigua que la construcción de cualquier carretera en la zona. El proyecto de la Troncal de los Andes fue concebido y aprobado por el Gobierno Nacional en el 2017. Comenzó en el 2019, específicamente el 6 de marzo. El proyecto de construcción fue aprobado el 27 de noviembre del 2018 otorgada por la autoridad ambiental. ¿Dónde están las visitas reales de campo válidas para verificar la normativa?</p> <p>La Secretaría de Medio Ambiente de Chía, alcaldía, tienen culpa en esto, ya que es un ecosistema importante, no ha sido reconocido actualmente ni se ha hecho el proceso de declaratoria. ¿Por qué? Con este estatus se le debe otorgar inmediatamente protección legal y ambiental. Lo exijo. ¿Por qué ignoran la evidencia técnica previa BMC 2021 Universidad del Bosque y otras investigaciones hechas por esta universidad, IGAC POMCA Río Bogotá, ¿páginas 27 y 29? ¿Por qué? ¿Por qué no ordenan y dan corrección al requerimiento un real diagnóstico ambiental de alternativas? ¿Debería ser obligatorio cuando un impacto no valorado sobre un ecosistema valioso como el de la fauna?</p> <p>Mi pregunta final, para que en lugar de Box Culvert, ¿por qué no pueden usar tuberías circulares para los caudales más pequeños o sistemas con piedras o grava para una filtración más natural del</p>
--	--	---

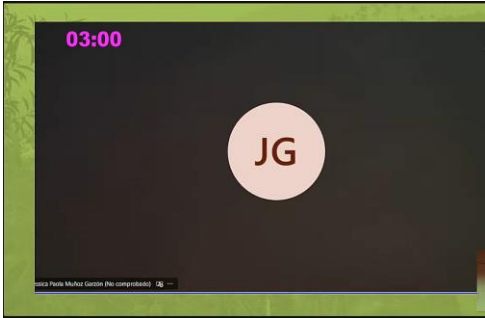

 <b>Autoridad Nacional de Licencias Ambientales</b>	<b>ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL</b>	Fecha:	28/09/2024
		Versión:	7
		Código:	PC-FO-03

			<p>agua? Sistemas de drenaje con pavimentos permeables. ¿Por qué el estudio de nuevo trazado no excluyó las veredas, colectivos, participación histórica en procesos de licenciamiento como Fusca, María del R, el Cairo y organizaciones ambientales como las veedurías reconocidas?</p> <p>Se sabe que hubo un estudio en el 2013, contrato 157 del 2013, entre el municipio de Chía e ingeniera geógrafa y ambiental Laura Mendoza Aguilar, donde se identificaron y referenciaron las fuentes hídricas del municipio de Chía. Este estudio es muy interesante, deberían de leerlo. Muchas gracias por la intervención.</p>
49	<p>Gina Lorena Herrera</p> 	Presencial	<p>Bueno, muy buenas tardes para todos y para todas, a todos los asistentes, representantes de la comunidad, a la ANLA, equipos técnicos y ciudadanía en general. Mi nombre es Gina Herrera. Esta problemática que vivimos desde hace cerca de una década la expongo hoy en condición de raizal y ciudadana comprometida en la búsqueda de soluciones. Hablar de la Troncal de los Andes es hablar de una necesidad urgente para Chía y para toda la región. Todos conocemos las dificultades que vivimos a diario en la movilidad: trayectos de 40 minutos que se convierten en 2 horas, congestiones permanentes en la variante, en la avenida Pradilla y en los accesos del norte de Bogotá. Estas condiciones afectan la productividad, la salud, la calidad de vida y las oportunidades de miles de familias. Por eso, la Troncal de los Andes no es un lujo, es una solución estratégica y necesaria para descongestionar la región, garantizar mejor movilidad y la conectividad de los municipios de la Sabana con Bogotá.</p>


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

			<p>Pero también quiero dejar claro algo fundamental: este proyecto no puede avanzar sin un compromiso absoluto con el ambiente. La modificación de la licencia ambiental que hoy se presenta recoge estudios actualizados y diseños mejorados. Por eso nuestra posición es clara y firme: Chía y toda la región no pueden seguir atrapadas en los mismos bloqueos viales que condicionan la vida, el trabajo y las oportunidades de cada familia. Cuando fui concejal de Chía di mi voto positivo a este proyecto, como lo hicimos en pleno Concejo Municipal con el Acuerdo 126 de 2017, por medio del cual se autorizó al alcalde para transferir, a título de aporte a nombre de la ANI, los predios requeridos para la construcción de la carretera de los Andes, y el voto para los proyectos de prórroga 143 de 2018, 155 y 160 de 2019. Hoy vuelvo a reafirmar que esa responsabilidad está con nuestro territorio.</p> <p>No hablo desde la distancia ni desde la comodidad, hablo desde la realidad que vivimos miles de ciudadanos que cada día perdemos horas en trancones y buscamos una solución urgente y estructural. Nuestra gente lo pide a gritos. En Chía decimos sí a la continuidad de la Troncal de los Andes. La Troncal es una oportunidad de avanzar hacia una movilidad digna, eficiente y acorde con las exigencias del territorio. Apostarle a este proyecto es apostarle al presente y futuro de nuestra región. Muchas gracias, y reiteramos, como lo hicimos en su momento —aquí estamos varios de los que dimos el voto, veo al concejal Javier, veo a Marco Antonio— porque uno debe ser coherente en sus acciones y, como lo</p>
--	--	--	--

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


			hicimos en su momento, hoy lo reiteramos y en la ANI tiene en sus manos con el ANLA de transformar...
50	<p>Jesica Muñoz (Audio Por Teams)</p> 	Virtual	<p>Buenas tardes. Mi nombre es Jessica Paola Muñoz. Como lo decían y lo han manifestado varias personas, nosotros, que somos las personas que vivimos día a día, que duramos horas en trancones para salir hacia Bogotá, para llegar a las casas, sabemos que es muy importante que la Troncal de los Andes se necesita en Chía, obviamente para aliviar la grave congestión vehicular y mejorar la movilidad regional. Actualmente el tráfico es un caos. La Troncal resolvería este problema, beneficiando a sectores como la floricultura, la agroindustria y mejorando la calidad de vida de todos los habitantes.</p> <p>No por aquellos intereses de las personas que tienen interés en que no se realice la Troncal deben negarnos a nosotros la Troncal, porque, como bien lo decimos, por esa Troncal nos vamos a beneficiar todos los habitantes de Chía. Sí o sí, la Troncal se debe llevar a cabo y terminarla sería la mejor decisión para el beneficio de todos los habitantes de Chía. Muchas gracias.</p>
51	 <p>María Isabel Díaz</p>	Presencial	<p>Bueno, buenas tardes. Mi nombre es María Isabel Díaz, ingeniera forestal, y voy a hacer unas precisiones frente al alcance del estudio de impacto ambiental. Inicialmente, en cuanto a la base cartográfica y la utilización de las planchas del IGAC, es importante precisar que, teniendo en cuenta las escalas de las planchas —las cuales corresponden a 1:25.000— y a partir de lo que nos indican los términos de referencia y las metodologías, se realizó un ajuste a esta base cartográfica, llevándola a una escala mayor, a una</p>




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


		<p>menor escala, teniendo en cuenta como insumo la imagen satelital, la cual corresponde al año 2024. Esto con el fin de poder actualizar y mejorar la calidad y los insumos del estudio de impacto ambiental.</p> <p>En cuanto a los impactos acumulativos, es importante precisar que, dentro de la matriz de evaluación con proyecto, una de las variables de análisis para esta evaluación y para las diferentes variables es tener en cuenta, para cada uno de los impactos, si estos impactos son sinérgicos y si son acumulativos. Entonces, este análisis se realizó para cada uno de los impactos ambientales.</p> <p>En cuanto a la actualización del estudio de impacto ambiental, si bien es una actualización donde se realizaron diferentes trabajos de campo y toma de información secundaria, también se tomó la información que venía del estudio que soporta la licencia ambiental, la cual es una herramienta para el análisis integral que considera elementos actuales y pasados para definir correctamente las características de los diferentes componentes del EIA, incluyendo la parte de paisaje, en la cual es importante precisar que para el área de estudio de la modificación se cuenta con poca población aledaña a este corredor, siendo principalmente invernaderos los que actuarían como observadores.</p> <p>En cuanto a lo social, es importante precisar que los procesos de participación se generaron de forma efectiva, informando el avance del estudio y la presentación de la información técnica. Asimismo, en cuanto al barrio El Cairo, para la modificación de la licencia y teniendo en cuenta los impactos ambientales, este</p>
--	--	---


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

			<p>no fue incluido netamente en la modificación; sin embargo, continúa y sigue siendo parte del área de influencia definida para la licencia.</p> <p>Finalmente, de acuerdo con la normatividad ambiental vigente y con lo mencionado sobre el tema del POT, para el estudio de impacto ambiental se tomó el POT adoptado en el Acuerdo 17 de 2016, que es el actual instrumento en firme y, por lo tanto, es el que se debe utilizar como referencia obligatoria en el estudio de impacto ambiental. Si bien reconocemos y valoramos el esfuerzo institucional que se viene adelantando con la actualización del POT, dicho proceso aún no ha sido aprobado ni ha entrado en vigor, por lo que, desde el punto de vista legal y técnico, corresponde trabajar con el plan vigente. Gracias por la intervención.</p>
52	<p>July Esperanza González Gómez</p> 	Presencial	<p>Bueno, con las buenas tardes para las personas que nos acompañan, las autoridades nacionales, departamentales y municipales, por supuesto al concesionario y a todos los ciudadanos que nos acompañan el día de hoy. Hoy nos trae a este escenario la construcción de la Troncal de los Andes, que es un proyecto de doble calzada de 3.44 km, con seis carriles y dos puentes vehiculares, no solamente para el municipio de Chía, sino una construcción u obra que va a mejorar la conexión entre Bogotá, Cundinamarca y los departamentos de Boyacá y Santander. Es una obra regional que hoy realmente necesitamos.</p> <p>La Troncal de los Andes es una obra de infraestructura y es un símbolo del dilema que enfrentamos como sociedad: cómo avanzar hacia el progreso sin sacrificar nuestro entorno natural y la calidad de vida de nuestras</p>

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

		<p>comunidades. El debate en este escenario ha sido el supuesto humedal que frenó esta obra durante cinco años. Cuando inicia la intervención, Accesos Norte nos manifestaba la posibilidad o la planeación de poder tener esta construcción por un costado sin tocar este humedal, garantizando así la fauna y la flora del sector donde se desarrolla este proyecto.</p> <p>Hoy Chía es un municipio que realmente necesita esta Troncal de los Andes, que necesitamos descongestión vial y reducción en tiempos de viaje, que necesitamos competitividad económica y logística, como lo han manifestado aquí diferentes empresarios; que la calidad de vida y la salud pública dependen de esta Troncal de los Andes, y que tenemos varias desventajas, sí, pero para eso estamos acá, para construir región, construir municipio y construir ciudad; que la movilidad integral debe ser sostenible. Por eso hoy nos están planteando la posibilidad de trabajar de la mano con un ecosistema sostenible y que realmente podamos ver en nuestro municipio este desarrollo.</p> <p>Las pruebas históricas, técnicas y urbanísticas permiten inferir el alto grado de certeza del humedal que nunca existió. Hoy quiero invitar a los colectivos ambientalistas a que vayamos a la Chucua de Fagua y revisemos cuál fue el procedimiento y cuáles fueron las sociedades que intervinieron y taparon la Chucua de Fagua para que ahora vengan a decir que tenemos un humedal y que no podemos construir la Troncal de los Andes. Chía necesita la Troncal de los Andes y es el momento de que Accesos</p>
--	--	---


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

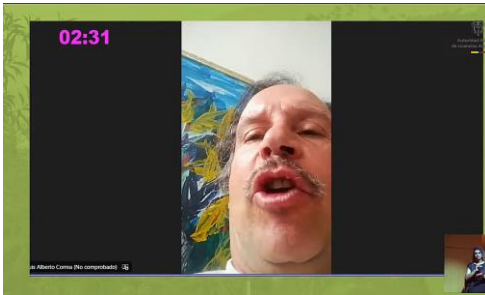
			<p>Norte nos dé esa posibilidad de poder construir esta troncal que durante muchos años se ha necesitado y que en diferentes planes de desarrollo se ha manifestado en el municipio de Chía y que en el Plan de Ordenamiento Territorial también aboca esta necesidad de vías importantes. No va a ser una solución definitiva en la movilidad, pero va a ser un paso más a que Chía pueda tener mejor movilidad en este momento.</p> <p>Muchas gracias a todos.</p>
53	<p>Diego Andrés Cifuentes Olarte</p> 	Presencial	<p>Buenos días para todos. Buenas tardes. Mi intervención el día de hoy tiene como propósito resaltar la importancia de avanzar con la construcción de la Troncal de los Andes, una obra que, lejos de significar una amenaza ambiental, representa una oportunidad real y cercana para equilibrar movilidad, sostenibilidad y bienestar social en nuestro territorio.</p> <p>En primer lugar, es pertinente señalar que la Troncal de los Andes es un proyecto vial establecido desde el Acuerdo 17 de 2000, Plan de Ordenamiento Territorial vigente en el municipio de Chía, denominado como Troncal del Peaje, el cual surge como una solución que permitirá descongestionar los corredores viales locales, reducir tiempos de desplazamiento y mejorar la conexión regional, por lo que no debe ser visto como una decisión arbitraria, sino como una necesidad urgente que permitirá garantizar una mejoría en la movilidad y funcionalidad del municipio de Chía en relación con Bogotá y los demás municipios que se verán beneficiados, garantizando así la prevalencia del interés general sobre el particular.</p>


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


		<p>En segundo lugar, en virtud del Convenio Interadministrativo 01 de 2017, suscrito entre la ANI, Accesos Norte y el municipio de Chía, y de conformidad a determinados acuerdos municipales, se otorgó la facultad al alcalde del municipio de Chía para transferir los predios requeridos para el desarrollo de la Troncal de los Andes, situaciones jurídicas consolidadas, las cuales gozan de presunción de legalidad, con las que el municipio ha demostrado su compromiso en la ejecución de este importante proyecto vial.</p> <p>Uno de los más importantes avances de esta obra ha sido la verificación y ajuste del trazado vial con el fin de evitar intervenir el cuerpo de agua localizado en el predio denominado Las Veguitas, lo cual demuestra el cumplimiento de las entidades competentes en la preservación y cuidado del medio ambiente, ya que se presentan soluciones como construcción de pasos hidráulicos, alcantarilla, la construcción de un box culvert sobre el canal Proleche y demás medidas que permiten el adecuado manejo hídrico, permitiendo que la Troncal de los Andes no solo reduzca impactos ambientales, sino que también contribuya a recuperar áreas degradadas, fortalecer corredores verdes y proteger la estructura ecológica principal</p> <p>En conclusión, la Troncal de los Andes no debe verse como una oposición entre desarrollo y medio ambiente. Debe verse como lo que realmente es: una infraestructura planificada, ajustada y evaluada técnicamente, que permite armonizar el crecimiento urbano con la protección de los ecosistemas locales. Es una obra que responde a las</p>
--	--	--




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

			<p>necesidades reales de nuestra comunidad y que incorpora medidas responsables enriquecidas por el diálogo entre los diferentes actores interesados en el redesarrollo de esta importante obra.</p> <p>De esta manera, es necesario que la ANLA y las demás entidades vinculadas dentro del desarrollo de este importante proyecto vial den celeridad a cada una de las actuaciones que deben adelantar conforme a sus competencias, toda vez que la continuidad de la obra depende de decisiones meramente técnicas, las cuales deben estar alejadas de estrategias políticas, ataques personales y demás acciones contrarias que no contribuyan al eficaz desarrollo de la Troncal de los Andes. Muchas gracias.</p>
54	<p>Luis Alberto Correa Cubillos</p> 	Virtual	<p>Mi ponencia se titula Una troncal inútil, improvisada, costosa y dolosa, destructiva del medio ambiente. Punto uno: no es una solución óptima. No mejora los tiempos de desplazamientos; mejora la velocidad en la avenida Pradilla, pero congestiona más rápido la autopista en el punto donde se encuentra el embudo, que es el centro Colsubsidio.</p> <p>Segundo, los camiones que van a verse supuestamente beneficiados con la troncal congestionan más rápido la autopista hasta el retorno en Bima. Entonces, es una gran contradicción creer que soluciona algo esta troncal, porque en primer lugar no hicieron, para ahorrarse unos 30.000 millones, el puente que conecta a la troncal con la autopista para enviar los camiones al norte directamente y no enviarlos a Bima. Segundo, porque no hay un plan</p>

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

			<p>vial de la región que sea compatible y coherente con esta troncal improvisada. Cada vez salen con más anuncios. Entonces, el gobernador García dijo que la Troncal del Río, desde la variante de Cota, uniría con esta Troncal de los Andes; otro proyecto, la Troncal Perimetral de Occidente, que puede ser una mejor solución para esa gran movilidad de tractomulas que vienen de la región occidental. Entonces, lo que hay es que hacer un gran plan vial y de movilidad, y no estas soluciones tipo bombero, que es donde vean un incendio, donde vean una congestión, mandan diez policías de tránsito.</p> <p>Tercero, el costo de la troncal es injustificadamente alto, unas utilidades exorbitantes. Yo escribí un artículo en 2016 en Portafolio de El Tiempo, donde demostré que es el kilómetro más caro del mundo.</p>
55	<p>Yeffry Iván González Castro</p> 	Presencial	<p>Me permito intervenir ante ustedes con el propósito de expresar mi posición a favor de la Troncal de los Andes, una obra que considero necesaria, oportuna y estratégica para el futuro del municipio de Chía.</p> <p>Durante los últimos años hemos sido testigos del crecimiento acelerado del municipio y del aumento considerable del flujo vehicular, no solo de los habitantes de Chía que se desplazan diariamente hacia Bogotá, sino también de los vehículos provenientes de municipios aledaños que utilizan nuestras vías como corredor de paso. Esta situación ha generado una presión significativa sobre la infraestructura vial existente, afectando la movilidad, los tiempos de desplazamiento y, en</p>

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

		<p>general, la calidad de vida de la comunidad.</p> <p>La Troncal de los Andes representa una alternativa real y necesaria para descongestionar vías críticas como la Pradilla y otros principales accesos al municipio. Su construcción permitirá distribuir de manera más eficiente el tránsito, mejorar la circulación diaria y otorgar mayor capacidad y funcionalidad a la red vial de Chía. Nuestro municipio requiere soluciones estructurales que acompañen su crecimiento y que respondan a las demandas reales de movilidad de la población local y regional, y este proyecto, correctamente planificado y ejecutado, constituye una de ellas.</p> <p>Ahora bien, además del componente de movilidad, considero indispensable resaltar la importancia del manejo integral de las aguas lluvias en el área de influencia del proyecto. Las zonas aledañas al trazado previsto han presentado históricamente problemas de inundación durante las temporadas de lluvias intensas, lo que evidencia la necesidad de fortalecer la infraestructura de drenaje y garantizar que la obra incorpore soluciones adecuadas para la recolección, conducción y evacuación segura de estas corrientes superficiales.</p> <p>En este contexto, resulta fundamental que la troncal contemple sistemas técnicos que eviten sobrecargas hidráulicas, procesos erosivos o posibles afectaciones a predios vecinos. En este aspecto, es especialmente relevante considerar el papel del canal Proleche, una estructura que recibe aportes significativos de aguas lluvias provenientes de sectores circundantes y cuyo trazado se encuentra ubicado en</p>
--	--	---

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


			<p>gran parte en predios privados. Por esta razón, es necesario garantizar la continuidad de su capacidad hidráulica y su correcta conexión hacia el río Bogotá, de manera que se asegure la adecuada evacuación de las aguas provenientes de la futura vía y del sector mismo.</p> <p>En conclusión, considero que la Troncal de los Andes es una obra necesaria para Chía, no solo por sus beneficios directos en materia de movilidad y conectividad, sino porque representa una oportunidad para mejorar y modernizar el manejo de las aguas lluvias de un sector que históricamente ha sido vulnerable. Con una adecuada planificación, diseños responsables y un estricto seguimiento ambiental, este proyecto puede consolidarse como una infraestructura segura, funcional y respetuosa con el entorno. Muchas gracias.</p>
56	<p>Javier Eduardo Castellanos Niño</p> 	Presencial	<p>Buenos días, mi nombre es Javier Castellano, soy ciudadano del municipio de Chía. Vengo a exponer mi postura en favor de la construcción de la Troncal de los Andes. Hoy no estamos ante un debate sobre si la obra debe ejecutarse o no; debe ejecutarse. Tenemos la oportunidad de hacerla de la mejor manera gracias a información técnica que simplemente no existía cuando se elaboró el EIA, información obtenida a partir de las medidas adicionales impuestas por la ANLA, estudios de campo, aportes por la Corporación Autónoma Regional, análisis multitemporales por parte del IGAC y conceptos especializados del Instituto Humboldt. Toda esta evidencia converge en dos aspectos centrales.</p> <p>Primero, el predio Las Veguitas no había sido reconocido como humedal.</p>

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

		<p>Su comportamiento histórico corresponde a una planicie de inundación con encharcamientos temporales; sin embargo, posterior a la construcción del Jarillón de la Corporación y a la alteración en la dinámica hídrica del canal Proleche, por procesos naturales o por modificaciones que cambiaron su comportamiento habitual, se transformó la funcionalidad del ecosistema y permitió el establecimiento de fauna y flora. Entonces, no estamos ante un humedal natural, sino ante un ecosistema que emergió por efectos antrópicos recientes y cuya conservación es necesaria, pero debe gestionarse con criterios de restauración y manejo adaptativo.</p> <p>Segundo, ante la aparición de una condición ambiental inesperada que no fue evaluada en el 2018 porque técnicamente no existía, la ANLA y su equipo multidisciplinario determinaron la necesidad de ajustar el trazado del proyecto para evitar la intervención del cuerpo de agua e incorporar nuevas medidas de manejo ambiental, lo cual considero acertado y valoro que esta decisión no se base en apreciaciones subjetivas, sino en información técnica consolidada por entidades públicas especializadas. Por ello, en mi opinión, la determinación adoptada es coherente con los principios del licenciamiento ambiental, orientados a prevenir, mitigar, corregir y compensar los impactos ambientales que se pueden generar por el proyecto. Además de proteger el cuerpo de agua sin detener el desarrollo, permite incorporar acciones acordes con la realidad actual del territorio y, sobre todo, garantiza la materialización del proyecto sin generar afectaciones irreversibles, manteniendo</p>
--	--	---




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

			<p>su propósito de mejorar la movilidad y calidad de vida de toda la región.</p> <p>Como punto adicional, este caso no debe convertirse en un precedente que permita interpretar cualquier cuerpo de agua artificial o inducido por acciones antrópicas como un criterio rígido y automático de protección para el ordenamiento del territorio. Si esto llega a ocurrir, se abriría la puerta a que ciertos actores generen deliberadamente superficies encharcadas o cuerpos de agua superficiales con el fin de obstaculizar o frenar el desarrollo del territorio. Por eso, de manera respetuosa, manifiesto mi postura a favor frente a la modificación.</p>
57	<p>Clara Inés Pinilla</p> 	Presencial	<p>Muy buenas tardes para todos. Qué bueno que nos encontramos hoy aquí para la solución de un conflicto socioambiental en el municipio de Chía. He realizado un póster que parte de la revisión del documento complementario que presentó la concesionaria ante la ANLA, gracias a ese problema que ha sido analizado desde una triangulación investigativa: la solicitud de los grupos ambientalistas y de la ciudadanía de Chía, más lo que solicitó la ANLA cumpliendo la legislación ambiental vigente. Los felicito por su rigurosidad y su control, tanto a la ciudadanía por exigir, como a la ANLA por exigir a la concesionaria.</p> <p>También felicito a la concesionaria por haber realizado un ejercicio investigativo riguroso para la elaboración del documento complementario. En la revisión del micrositio aparece entonces que lo solicitado por la ciudadanía y que ha sido interpretado por la ANLA, se les ha solicitado a ustedes, y cumple con los</p>


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

			<p>requisitos establecidos en el Decreto 1076 para la modificación de la licencia ambiental.</p> <p>Por tanto, para la solución de este conflicto ambiental presento tres propuestas. Primero, la rigurosidad de la ANLA frente a la necesidad de otorgar o renovar la licencia ambiental para terminar una obra que ya está empezada y que el municipio de Chía necesita. Segundo, la responsabilidad sociopolítica y económica de la firma para cumplir con los planes que están consignados en el complemento, que corresponden a la mitigación y la compensación. Y tercero, invito al señor Mustafá y agradezco que haya liderado el proceso sobre si hay o no hay un humedal, y a los grupos ambientalistas que quieren que se conserve el humedal, a que iniciemos acciones, ya no tanto desde el conflicto, sino desde acciones que, paralelamente a la obra, permitan que todos nosotros —y cuentan también con mi apoyo— adelantemos la recuperación del humedal, que se restablezca, que se realice una investigación seria sobre él y un estudio de la biodiversidad, para que cuando termine la obra se publique un documento donde Mustafá pueda decir: “Soy un ambientalista que luché y hemos triunfado con todos ellos con la aprobación de la restauración del humedal y la construcción de la vía”. Muchas gracias.</p>
58	Juan Carlos Rodríguez Buitrago	Presencial	<p>Hola. Bueno, sin más preámbulo, soy el arqueólogo que tiene que responder por el patrimonio arqueológico durante la construcción de la vía. Me presento a título personal porque soy el titular de la autorización de intervención arqueológica como persona, como</p>

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

		<p>arqueólogo responsable de ese componente.</p> <p>La sabana de Bogotá fue objeto de una de las mayores intervenciones antrópicas de la historia, como fue la construcción de camellones durante la época prehispánica, para poder hacer más productiva la tierra. Fue la primera vez que se tocaron los meandros de los ríos y las madre viejas de los ríos para convertirlos en tierras agrícolas y así poder abastecer a la población indígena. En el extremo de arriba, al lado derecho, aunque no alcanza a verse, la mancha verde está un poco fuera de la zona de estudio.</p> <p>Desde los años 40, Silvia Broadbent, Michael Crücheck y, más recientemente, Lorena Rodríguez han estudiado el tema de los camellones en la sabana. Ahí, gráficamente, se pueden observar unos camellones lineales reportados en fotografías, unos camellones paralelos y lenticulares. Precisamente, la idea de hacer camellones era que no necesitaban de grandes canales para conducir el agua, porque se podía reservar.</p> <p>Las imágenes de satélite se interpretan como uno quiera. Allí alcanzan a verse las huellas de los camellones en el sector de La Conejera, todavía visibles en 2004 y en 2024. También se observan camellones de cultivo en la 235 con carrera 53; hoy en día están construyendo Amarilo un condominio inmenso ahí, pero los camellones estuvieron y se ven claramente.</p>
--	---	---

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

			<p>Esta es nuestra área de estudio. Desafortunadamente no contamos con imágenes que tomen toda la zona, pero básicamente lo que se puede ver es que no hay camellones. No es que no los hubiera, sino que vino la segunda mayor intervención humana que ha habido en la zona, que fue la potrerización de todo el sector por parte de los hacendados después de la conquista, para acabar con camellones, cuerpos de agua, escorrentías y demás. Y lo que sí se observa es que no está el canal Proleche.</p> <p>Esto es lo que puedo decir desde la arqueología. Llevamos ocho años trabajando en esto. Parte de nuestra actividad es hacer el monitoreo permanente de las obras durante el desarrollo de las actividades constructivas y realizar actividades de divulgación con la comunidad. Hablo desde la evidencia como arqueólogo.</p>
59	<p>Freddy Santiago Sánchez</p> 	Presencial	<p>Bueno, buenas tardes. Un saludo especial para todos y todas. Mi nombre es Fredy Santiago Sánchez, concejal del municipio de Chía, raizal del municipio, nacido y crecido en este bello territorio. Definitivamente, la Troncal de los Andes se ha convertido en un proyecto estratégico para el municipio de Chía y para toda la región de Sabana Centro. Su ejecución no solo representa una mejora significativa en la movilidad, sino que también abre oportunidades de desarrollo sostenible, ordenado y compatible con la protección ambiental.</p> <p>Chía hoy es uno de los municipios de mayor crecimiento demográfico y</p>


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

		<p>económico en Cundinamarca. Esto genera nuevas necesidades de conectividad tanto hacia Bogotá como hacia los municipios vecinos. En este contexto, la Troncal de los Andes se posiciona como una infraestructura clave que facilita el acceso a servicios, mercados y el fortalecimiento del comercio local y regional. Mejora la competitividad para empresas y emprendimientos al reducir tiempos de desplazamiento y promueve la articulación territorial integrando a Chía con corredores estratégicos como la Autopista Norte y la vía Cota–Siberia. Aporta a la planeación urbana permitiendo ordenar crecimientos orientados a nuevas centralidades.</p> <p>En síntesis, la troncal no es solo una vía: es un estructurante de desarrollo para la región. La Troncal de los Andes nos permitirá descongestionar la Autopista Norte al ofrecer una ruta alterna para la movilidad regional; mejorar la circulación interna en Chía, evitando que el tráfico de paso ingrese al casco urbano; y optimizar el transporte público reduciendo tiempos y aumentando la eficiencia de las rutas. En este sentido, la troncal no solo es necesaria, es urgente para garantizar la funcionalidad de todo nuestro territorio vial.</p> <p>La Troncal de los Andes puede ser una vía moderna y sostenible que se conciba desde el respeto a los ecosistemas y al bienestar social. Este avance debe darse bajo criterios estrictos de protección ambiental. Con una correcta planificación, la troncal puede convertirse en un ejemplo de cómo el progreso y la naturaleza</p>
--	--	--





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

			<p>pueden coexistir en armonía. Se puede reforzar la argumentación de desarrollo sin maltratar el medio ambiente en los siguientes puntos: viabilidad técnica y ambiental, pues las modificaciones propuestas por la ANLA, específicamente la protección de Las Veguitas, muestran una apuesta por un desarrollo más responsable; la adopción de medidas de compensación hídrica, reforestación, restauración de cauces y corredores verdes puede reducir el impacto y garantizar que la vía no destruya el ecosistema sostenible.</p> <p>En cuanto a los beneficios socioeconómicos, señala que se van a generar más de 2.000 empleos, produciendo un beneficio social directo durante la construcción.</p>
60	<p>Mario Cortes</p>	Presencial	<p>Buenas tardes a todos. Mi nombre es Mario Cortés. Yo soy un vecino del humedal de los Andes. Quiero felicitarlos a las entidades que lograron esta reunión, porque si hubiéramos tenido estas reuniones durante estos años, al menos dos, yo creo que ya de esta forma hubiéramos solucionado nuestro tema de la vía. Pero bueno, estamos —yo creo— a tiempo.</p> <p>Quiero hablar sobre ese tema, porque hace un año, cuando nos socializaron en la reunión de Samaria, allá en el colegio, los que estuvimos, pues fue una reunión como muy informal, como de trámite, pensando en que se podía superar ese requisito, pero no fue así debido a que el documento de socialización de Acces Norte describe la reunión como un espacio para presentar los impactos ambientales generados por la modificación de la licencia y sus medidas de manejo, pero no evidencia</p>

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


			<p>un proceso continuo, previo, informado ni deliberativo, sino un evento único contrario al mandato de participación establecido en la Resolución 1402 de 2018 de la MGPA, citada por la misma empresa en su presentación.</p> <p>Como les contaba, no sé si la mitad de ustedes pudieron darse por enterados de esa reunión o no sé cuántas personas estuvieron allí con nosotros, pero eso se formó fue un monólogo que, más que información, fue una desinformación y confusión para el tema de la socialización.</p> <p>Sobre los incumplimientos en ese momento frente al Decreto 1076 de 2015: aunque la empresa afirma ajustarse al decreto sobre licencias ambientales, el contenido de la presentación revela que no se entregan a la comunidad informes completos del EIA, solo diapositivas resumidas; no se evidencia consulta temprana como exige la MGPA; no se expone la totalidad de alternativas estudiadas para evitar la afectación; la comunidad no tuvo acceso a la línea base real, pues esta contradice lo expuesto en la socialización.</p> <p>En contraste con el estudio independiente BMC, el estudio de 2021 demuestra que el canal Proleche sí es parte integral del humedal Los Andes, según múltiples líneas de evidencia: continuidad ecológica, fauna compartida, incluyendo tingua moteada y monjita bogotana, ambas endémicas.</p> <p>Muchísimas gracias.</p>
--	--	--	---

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

60	<p>Freddy Godoy León</p> 	<p>Presencial</p> <p>Buenas tardes a todos. Estamos completamente seguros de que todos necesitamos la vía. Eso no es un tema de discusión para el día de hoy. Pero, ¿a qué costo? ¿Por qué nunca nos informaron? ¿Por qué, llevando años en la zona, nunca nos enteramos y terminamos enterándonos por influenciadores que, a sueldo, pretenden convencer a la gente de que no existe o existe un humedal, cuando es claro que hay un humedal? ¿Por qué las constructoras alcanzan a hacer publicidad de proyectos que seguramente ya tienen planeados y arreglados en esos 3 km? ¿Por qué enterarnos por fuentes no oficiales? ¿Por qué nosotros, como vecinos, nunca hemos sido citados, involucrados y puestos al tanto del proyecto? Solo como ejemplo: yo, como vecino colindante, nunca he sido citado.</p> <p>Es increíble que una persona se pare en este atril a decirle a la ANLA y a los ambientalistas que llegaron tarde, que ellos ya viven en un humedal llamado Fontanar. Dios mío, ¿qué estamos defendiendo? Estamos aplaudiendo la mediocridad de la infraestructura vial de nuestro país. La trampa, el daño ambiental, es evidente. La vía va a atravesar un humedal, va a afectar la ronda del río. El ANLA ha parado la obra siete años. Esto es más que evidente.</p> <p>Esta obra no se puede realizar tal como está. Claro que necesitamos la vía, pero ¿qué pasa con la comunicación? Repito: yo, como vecino colindante, nunca he sido llamado, nunca han explicado el proyecto. No se trata de frenar el desarrollo. Nunca he oído a nadie pararse aquí —como dijo otra persona— a decir que no se haga la vía. Háganla, y rápido; es una exigencia de</p>
----	---	--

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

			<p>la comunidad. Pero que no pase lo que ya nos pasó nuevamente en el país y, a punta de engaños, terminemos aplaudiendo, haciendo barras o apoyando una vía que se llene de conjuntos residenciales, de edificios de 20 pisos, de autos y de miles de camiones que van a llegar a la autopista a generar un trancón que ya es interminable. Esta no es la solución.</p> <p>Queremos que nos escuchen como ciudadanía y como vecinos, que nos presenten opciones. Como vecino colindante, le exijo a la ANLA un diagnóstico de alternativas, un análisis de trazados que compare los trazados, los impactos ambientales y las comparaciones económicas de estos. Ya es claro que no tocar los cuerpos de agua y que correr el trazado hacia el sur es más económico, tiene menos impacto ambiental y le ahorra millones a la Nación. Eso fue lo que todos vinimos a defender aquí.</p> <p>Les pido también que vigilen los debidos procesos, que garanticen a todos los ciudadanos y a todos los vecinos una eficiente comunicación y participación. Y a los influenciadores aquí presentes les pido que, como líderes y personas de la zona, informen bien a la gente, busquen las verdaderas versiones — por lo menos dos— y creen una comunidad que defienda el bienestar de todos. Muchas gracias.</p>
61	Sebastián Moreno	Presencial	<p>Mi nombre es Sebastián Moreno, asesor territorial de la Cámara de Representantes, líder social del municipio de Chía. Miren, el problema no es la movilidad de la Troncal de los Andes, el problema es la opacidad y las omisiones técnicas y la forma en que el proyecto ha tratado el territorio y a su gente. Desde el 2022 existía un</p>

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

		<p>documento reposado en los archivos de la Alcaldía de Chía que reconocía la presencia de un cuerpo de agua, zonas de recarga y descarga de acuíferos en el sector de Las Veguitas y el canal de Proleche. Ese documento estuvo publicado en la página oficial hasta que, en la actual administración, señores contratistas del auditorio ordenaron descargarlo. ¿Por qué ocultar información ambiental que debería ser pública?, me pregunto. ¿A quién beneficia borrar la evidencia de los cuerpos de agua?</p> <p>A la ANLA se le informó oportunamente de esta modificación en la página y sus implicaciones. Tampoco es menor, señores del auditorio, que funcionarios de la actual administración hayan acudido, como quedó reportado, a una supuesta socialización del trazado hecha por el concesionario Norte y que este acto haya sido presentado ante la ANLA como si hubiese habido un consenso institucional.</p> <p>Los cuerpos de agua del sector, incluyendo el canal de Proleche, no son encharcamientos; son sistemas hídricos que se mantienen llenos incluso en época de sequía. Todo esto así lo burlen los defensores digitales de los conglomerados carreteros y de las administraciones nefastas territoriales en la Sabana. ¿Y por qué, señores influenciadores? Porque es una zona de recarga y descarga de acuíferos, porque basta un mínimo flujo desde el vallado de Fredonia para que se mantenga un espejo de agua de casi 1000 metros de largo por 12 de ancho.</p>
--	---	--




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


		<p>Esto no es estacionalidad, es función hidrológica.</p> <p>Y por eso, como ya lo han documentado fallos anteriores, el estudio de impacto ambiental falló. Falló cuando no identificó cuerpos de agua; falló cuando no caracterizó funciones ecosistémicas; falló cuando necesitó ser corregido varias veces; y sigue fallando cuando pretende justificar un trazado sin información completa, precisa y transparente.</p> <p>Exigencias ante la ANLA: que se ordene un estudio de impacto ambiental completamente nuevo, independiente, con cartografía hidrológica actualizada y con valoración completa de los cuerpos de agua, de drenajes, acuíferos y conectividad ecosistémica. La Troncal de los Andes, señores, no es una simple vía, es un espejo, un espejo que muestra cómo se puede intentar revertir la técnica, la verdad ambiental y la función pública. Pero también es una oportunidad: la oportunidad de que la ANLA demuestre que en Colombia la verdad ambiental sí importa, que los cuerpos de agua sí cuentan y que los derechos colectivos no se negocian al ritmo de un concesionario ni de una administración local.</p>
62	<p>Henry Yesid García García</p> 	<p>Presencial</p> <p>Buenas tardes. Como hijo del municipio y residente desde hace 51 años, he visto crecer este hermoso municipio. Pero en los últimos 10 años, Chía y los municipios de la Sabana han tenido un crecimiento poblacional y económico que supera la capacidad de su infraestructura vial. Hoy se registran incrementos constantes en el flujo vehicular, especialmente en los accesos hacia Bogotá, donde los tiempos de</p>

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

		<p>desplazamiento, como todos sabemos, han aumentado, sobre todo en las horas pico.</p> <p>Esta realidad no es una percepción, es un patrón medido, documentado y proyectado. En un futuro a mediano plazo, la congestión en la región alcanzará niveles críticos, duplicando los tiempos de desplazamiento que se presentan en la actualidad. La Troncal de los Andes representa una solución estratégica y necesaria para evitar este colapso. No se trata de una nueva vía, se trata de una infraestructura que permitirá redistribuir el tráfico, reducir tiempos de viaje y mejorar la eficiencia de la movilidad en toda la Sabana, así como mejorar la calidad de vida de los habitantes de la región.</p> <p>Esto también representa beneficios ambientales: menos tiempo en congestión significa menos emisiones, una mejor calidad del aire y un avance hacia un modelo de movilidad más sostenible. Adicionalmente, la Troncal de los Andes impulsa el desarrollo económico de la región, mejorará la competitividad del comercio, facilitará la logística de bienes y servicios y fortalecerá la conexión del sector productivo regional. Cada minuto que un ciudadano o un vehículo de carga pasa en un trancón tiene un costo económico, social y ambiental. Con esta obra reducimos esos costos y abrimos oportunidades.</p> <p>Los beneficios de la Troncal de los Andes incluyen obviamente una mejor movilidad y menos trancones, menos carros en las vías municipales que no están diseñadas para el tráfico pesado, como la avenida Pradilla, más fluidez vehicular y menos tiempo perdido en trancones. Esto beneficia no solo a</p>
--	--	---

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


			<p>quienes van hacia Bogotá, sino a quienes se mueven entre los municipios como Cajicá, Chía, Cota o Zipaquirá.</p> <p>También implica un impulso del empleo, del comercio y de la economía de la región: más oportunidades económicas, mayor competitividad para las empresas locales y un territorio más atractivo para nuevas inversiones. Facilita el transporte de mercancía, reduce el tiempo de los desplazamientos de trabajadores y estudiantes, mejora la llegada de clientes a los comercios y permite que la economía se mueva más rápido. Es un desarrollo más ordenado y sostenible: equilibra el uso de las vías, reduce emisiones por menor tiempo en trancones y mejora la calidad de vida de miles de familias que todos los días necesitan movilizarse.</p> <p>Los análisis del territorio muestran que no solo Chía, sino la Sabana en general, seguirán creciendo, de acuerdo con las estadísticas presentadas por Sabana Cómo Vamos. Muchas gracias, señores.</p>
63	<p>Andrés Felipe Vela</p> 	Presencial	<p>Bueno, buenas tardes. Andrés Felipe Vela. Yo soy microbiólogo industrial, trabajo para una entidad del orden nacional. Me parece muy interesante todas estas discusiones, sobre todo por el punto de planeación. Yo respondo por un pedazo de la contratación de la entidad y me parece que es bastante diciente lo que pasa en estas situaciones. Me salto todo esto porque ya lo presentaron, porque no es de interés. Lo que es importante acá es que se está discutiendo sobre si hay un humedal o no, pero independientemente de que tengamos el humedal y las posiciones adversas que se tengan, si tenemos dos especies</p>

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

		<p>al menos, que una está en vía de extinción y la otra tiene protección especial, eso es competencia de la ANLA y eso es importante decirlo en este tipo de contextos y situaciones.</p> <p>La otra cosa es el drenaje permanente que tiene el río Bogotá. No sé si se acuerdan algunas de las personas que estuvieron acá y estuvieron en las inundaciones de 2011 o las inundaciones del año pasado en noviembre. Sí, esas tres rutas que estuvieron en el trancón, esas tres rutas específicamente eran del mismo colegio con niños de pre-jardín. El general Rojas Pinilla fue mandar hacia el norte una vía y rompió un humedal que era uno solo, que era Guaymaral. Ahora resulta que tenemos información y la información nos dice que esto es un cuerpo de agua. Pónganle el nombre que le pongan y lo que quieren es romperlo al lado de acá, ¿cierto?</p> <p>Ahora, como estamos proponiendo cosas, yo propongo lo siguiente. Lo hice en Paint en dos minutos: modifiquen y tengan en cuenta la línea roja. ¿Qué significa eso? Hagan la troncal al costado sur. Sale más económico, es mucho más amigable con el medio ambiente, dejamos de tener estas discusiones tan eternas y tan etéreas, y creo que inclusive la ciudad sale favorecida. ¿Por qué? Porque a nosotros nos están cobrando un peaje. Yo voy cuatro días a la semana a Bogotá y lo pago siempre. Vamos a seguirle pagando a una concesión por andar dos o tres kilómetros y eso no es justo, y todos deberíamos estar más pendientes de esas situaciones.</p> <p>Le solicito a la ANLA tener en cuenta todas estas posiciones, la posición sobre todo de simplemente un trazado</p>
--	--	---

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


			que no toque el humedal, y ya, es sencillo, sale hasta más económico. No entiendo por qué el concesionario no lo hace. Muchas gracias.
64	<p>Juan Sebastián Cala Castañeda</p> 		<p>Bueno, muy, muy buenos días a todos. Hoy me dirijo a ustedes para defender la continuidad de la construcción de la Troncal de los Andes, una obra que no solo transformará la movilidad del municipio, sino que impactará de manera directa la seguridad, la convivencia y la calidad de vida de todos quienes habitamos en este territorio. La situación actual de la avenida Pradilla es bien conocida por todos. Esta vía local, diseñada para un tránsito moderado, terminó absorbiendo la mayor carga vehicular y peatonal del municipio. Esta sobrecarga se refleja en congestiones permanentes que generan estrés y tensiones entre conductores, peatones y ciclistas. Los trancones se convierten en escenarios de confrontación, se registran niveles preocupantes de accidentalidad y, además, los espacios actuales son insuficientes para caminar, pedalear o desplazarse de forma segura. La infraestructura disponible ya no responde a las necesidades de una población en crecimiento; al contrario, ha deteriorado la seguridad vial y la convivencia ciudadana.</p> <p>Es por esto que la Troncal de los Andes no puede verse como una simple vía alterna. Se trata de una intervención urbana integral que permite ordenar el tránsito, disminuir los riesgos, descongestionar sectores residenciales y recuperar la tranquilidad de la comunidad. Una vía segura y terminada es un entorno que previene incidentes y delitos, que disuade comportamientos agresivos y que devuelve al ciudadano</p>

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


		<p>la confianza en su territorio. Donde hay infraestructura digna, hay mejores comportamientos; donde hay orden, florece la convivencia.</p> <p>La continuidad de esta obra representa un impacto social enorme. Permite que niños y adolescentes se desplacen con mayor seguridad hacia sus instituciones educativas. Este punto es muy importante para mí. Yo soy estudiante —o fui estudiante— de la Universidad de La Sabana. Todo el tiempo de una vía que aproximadamente duraba 30 minutos me estaba demorando entre una hora y una hora y 20. Eso quiere decir que, si en diez meses que yo estoy viniendo —o venía— a la universidad, son cuatro días que pierdo tiempo de estar con mi familia, con mi novia y con todas las personas queridas. Es algo que nosotros como comunidad estamos perdiendo todos los días.</p> <p>Si nosotros no cambiamos esta perspectiva, es algo que cada día va creciendo. Yo recuerdo cuando niño, cuando iba siempre al colegio, que me demoraba 20, 10, 15 minutos. Ya en once me demoraba aproximadamente unos 40 o 50 minutos y perdía mucho tiempo que podía estar haciendo mis trabajos, estar con mis compañeros o en diferentes instancias. Es por eso que es muy importante que la Troncal de los Andes se haga, que ya no demos una parálisis. Yo bien recuerdo que cuando me gradué del colegio aún seguía toda esa ilusión de tener la Troncal de los Andes; sin embargo, nunca se hizo, nunca llegó, y hoy en día, si nosotros no continuamos haciendo este apoyo, ¿qué va a terminar pasando? Un posible elefante blanco, o más tiempo y más tiempo esperando y esperando para</p>
--	--	---




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

			<p>que cada día haya mucha más congestión y haya muchos más accidentes, en especial cuando son eventos, por ejemplo, el Black Friday, donde se congestionó todo el municipio.</p> <p>Si nosotros desde el comienzo no empezamos a mejorar, siempre vamos a seguir igual y esto nunca va a cambiar. Gracias.</p>
65	<p>Juan Sebastián Donoso Sarmiento</p> 		<p>Muy buenas tardes para todos. Mi nombre es Juan Sebastián Donoso. Soy abogado, especialista en derecho administrativo, constitucional, en contratación estatal y en infraestructura pública. Soy de una familia raizal del municipio de Chía. Y, bueno, hoy quiero dirigirme a ustedes para hablar de un tema muy importante como es la Troncal de los Andes, pero con una perspectiva en los temas del abandono de algunos frentes de obra y los problemas de seguridad que han generado, pese a que hemos conocido los esfuerzos que hace la administración 24 horas. Hemos escuchado a la comunidad respecto a algunos frentes de obra que han generado la presencia de expendio y consumo de estupefacientes, la permanencia de habitantes de calle, que lo que nos está haciendo es trasladar ahora, de frenar esta obra, a otros problemas que están causándonos directamente allí en los temas de seguridad.</p> <p>La continuidad de la Troncal de los Andes es una necesidad de una seguridad integral, una vía moderna, terminada, bien intervenida, que le permitirá tener bienestar a sus habitantes de Chía y no solo a los habitantes de Chía, sino a los habitantes de la región. Es una vía regional, una vía que permitirá que tengamos mayor</p>

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

			<p>calidad de vida con nuestras familias. Yo fui —yo estudio actualmente, inicio próximamente mi maestría— y estudié mi pregrado y mis dos posgrados en la Universidad Católica de Colombia. Yo me tenía que desplazar desde muy temprano hacia la ciudad de Bogotá y regresar a altas horas de la noche, perdiendo tiempo de calidad con mi familia porque me demoraba dos horas en llegar. Es por eso que hoy quiero decirle a la ANLA y a la ANI que debemos decirle sí a la Troncal de los Andes. Tenemos que beneficiar a la comunidad. Tenemos que dar el paso de beneficiar a la comunidad.</p> <p>Y yo quiero invitar a algunos activistas que se oponen a esto. Quiero, por primera vez, escuchar que ustedes nos den soluciones y no peros y problemas para el avance de nuestra comunidad y de nuestra Ciudad de la Luna. Necesitamos una movilidad digna, una movilidad que de verdad represente a la ciudadanía de Chía, y por eso hoy los quiero invitar a que digamos sí a la Troncal de los Andes. Cálmense, Amalia, le va a dar un infarto, tranquila. Sí a la Troncal de los Andes.</p>
66	<p>Nicolas Andrés Muñoz Lozano</p> 	Presencial	<p>Mi nombre es Nicolás Muñoz. Primero, agradezco el espacio. Soy ingeniero civil de la Escuela Colombiana de Ingeniería y quiero dar acá mi concepto del tema que estamos tratando. El pasado 8 de noviembre y a lo largo del día de hoy se han mencionado diferentes aspectos relacionados con la modificación de una parte del trazado originalmente autorizado en la licencia ambiental otorgada mediante la Resolución 2189 del 27 de noviembre del 2018. Algunos de estos aspectos no deberían estar hoy en la discusión, puesto que ya fueron considerados por</p>

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


		<p>la ANLA durante el otorgamiento de esta licencia ambiental.</p> <p>Los aspectos que hoy deberíamos analizar en esta jornada son exclusivamente aquellos relacionados con el cuerpo de agua creado antrópica mente, el cual ha sido modificado de manera permanente a lo largo de la historia y más recientemente debido a las obras de adecuación del río Bogotá realizadas por la CAR, así como por el rompimiento de un dique que dio origen a este cuerpo hídrico y sobre cuyo responsable no existe certeza a la fecha. Estos hechos afectan directamente el trazado original.</p> <p>Este nuevo cuerpo de agua llevó a que la ANLA solicitara la modificación del tramo que pasa sobre esta zona del terreno, así como la reubicación de dos puentes vehiculares y la inclusión de un box culvert para garantizar el flujo continuo del agua. Esos elementos constituyen la razón principal por la cual nos encontramos reunidos aquí el día de hoy.</p> <p>En la propuesta por Accesos Norte se evidencia la consideración detallada de los aspectos de la modificación del tramo, que cumple con la directriz de la autoridad nacional de no intervenir el cuerpo de agua. Este ajuste permite que el terreno no sea afectado, desplazando el trazado hacia el sector de la finca Monguibelo En relación con la modificación de la vía, la ubicación de los puentes sobre el río Bogotá y la construcción del box culvert, se deben considerar componentes del medio abiótico. Muchas áreas naturales ya fueron transformadas con la adecuación hidráulica del río Bogotá y sus ecosistemas aledaños, y el proyecto no va a afectar de manera significativa las</p>
--	--	---

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

		<p>intervenciones ya ejecutadas por la CAR.</p> <p>Para concluir, la propuesta de modificación del tramo garantiza la viabilidad ambiental solicitada, reduce los riesgos ambientales identificados, optimiza la adaptación del diseño a las condiciones actuales del territorio y mantiene los estándares de sostenibilidad exigidos por la autoridad ambiental. En consecuencia, cumple con todos los aspectos técnicos requeridos para su aprobación.</p> <p>Ahora, mi concepto personal como oriundo del municipio de Chía: la Troncal de los Andes representa una solución urgente a una de las principales problemáticas de movilidad que enfrentamos diariamente los habitantes del municipio. Resulta absurdo que, después de tantos años de espera, este proyecto siga detenido por intereses particulares de un grupo reducido de privilegiados quienes ya cuentan con acceso directo a sus residencias desde la Autopista Norte. Hoy, de manera egoísta, están bloqueando una obra que no solo necesita el municipio, sino también el departamento y la nación.</p>
67	<p>Andrés Mayorga</p> 	<p>Presencial</p> <p>Soy el gerente general de Sabana Norte, centro comercial del municipio de Chía, y hoy represento aquí a más de 200 comerciantes, igual número de propietarios y también una comunidad de más de 500 personas que son las que en este momento trabajan en el centro comercial y que, como yo, creemos que el desarrollo sostenible, ordenado y responsable de este municipio es importante para todos nosotros. Hoy hablo no solo en mi nombre, sino en nombre de todos ellos y de cientos de familias cuya estabilidad</p>

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

		<p>depende directamente de la movilidad, del ambiente y de la calidad de vida en nuestro territorio.</p> <p>Hoy nos convoca el tema de la necesidad urgente de culminar el tramo faltante de la Troncal de los Andes, una obra de 3.4 km que va a conectar la Autopista Norte con la variante Chía-Cota y que tiene el potencial real de transformar la movilidad. Este proyecto, como ustedes lo saben y lo han mencionado a lo largo de todo el día, ha enfrentado retrasos derivados de la responsabilidad ambiental de evitar la afectación de un cuerpo de agua en el predio de Las Veguitas. Esa decisión de modificar la licencia ambiental, ajustar el trazado y replantear puentes y estructuras hidráulicas demuestra que la ingeniería moderna puede evolucionar sin sacrificar los ecosistemas.</p> <p>Hoy se evidencian los ajustes técnicos, la relocalización de puentes y las adecuaciones hidráulicas; pero mientras esperamos, Chía paga un alto costo ambiental y social cada día que pasa sin la troncal terminada. Ese costo lo vemos y lo sufrimos con especial crudeza en la avenida Pradilla, un corredor urbano que no fue diseñado para recibir el volumen de tráfico pesado que hoy lo atraviesa.</p> <p>En mi calidad de gerente de Sabana Norte Centro Comercial, puedo afirmar con toda claridad que somos uno de los sectores más afectados por esta situación, pues el paso de tractomulas y camiones genera congestión permanente que reduce el flujo de visitantes, contaminación atmosférica y acústica que afecta directamente la experiencia de compra, vibraciones y deterioro del entorno urbano con</p>
--	--	---


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


			<p>impacto en la infraestructura y en la percepción de seguridad, y pérdida de competitividad frente a otros polos comerciales con mejor movilidad. Y no se trata solo de comercios; se trata de cientos de empleos, de familias enteras, de emprendimientos locales que ven limitada su capacidad de crecimiento porque una vía que debería ser urbana se ha convertido en un corredor logístico improvisado.</p> <p>Completar la Troncal de los Andes es entonces mucho más que construir una carretera. Es proteger el ambiente, reduciendo emisiones, ruido y consumo de combustible; es defender la salud pública evitando que el tráfico pesado siga pasando frente a colegios, viviendas y comercios; es aliviar la presión sobre la avenida Pradilla devolviéndole su naturaleza de vía urbana y de encuentro ciudadano; es activar la economía local permitiendo que espacios como Sabana Norte Centro Comercial operen en condiciones seguras y sostenibles; y, sobre todo, es garantizar que el desarrollo regional no sacrifique la calidad de vida de quienes habitan este territorio.</p> <p>Por todo lo anterior, hoy hago un llamado respetuoso pero firme a la comunidad y a las autoridades ambientales. Muchísimas gracias.</p>
68	<p>Juan Sebastián Martínez Arboleda</p> 	Presencial	<p>Muchas gracias. Bueno, yo soy experto en movilidad sostenible y voy a hablar desde ese punto. Lo primero que quiero decir es que la falta de diálogo real está generando polarización y estigmatización. Si ustedes hicieran la modelación corriendo el trazado 200 metros al sur, no tendríamos este</p>



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

		<p>escenario de debate, polarización y estigmatización.</p> <p>Este proyecto se enmarca en la destrucción acelerada del paisaje cultural sabanero, en donde cada vez vamos a tener al campesino más lejos, y preocupaciones como la del sector lechero van a ser mayores, porque esto lo único que trae es más viviendas, más construcciones y más trancón, mientras la leche la vamos a tener que traer desde más lejos.</p> <p>Acá lo primero que les traigo son ejemplos de cómo, si nosotros diseñamos para los carros, tenemos carros, y si diseñamos para otro tipo de movilidad, tenemos otro tipo de movilidad: peatones y ciclistas. Y lo primero es que, si nosotros planeamos para los carros, esto es lo que vamos a tener. La Troncal de los Andes la inaugurarán en 2028; en 2029 este va a ser el resultado, porque en ciudades como Los Ángeles ya se han hecho estudios y, cuando se hace solo ampliación vial sin alternativas, las vías solo son eficientes los primeros seis meses a un año. Así que esta va a ser la Troncal de los Andes en 2029.</p> <p>El diseño que están planteando no piensa en peatones ni en ciclistas. Y acá no se ha hablado de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y todo el tema de la reducción de gases con datos reales. Colombia, desde varias administraciones —primero Santos, después Duque— comenzó a establecer los índices a los que queremos llegar en reducción de gases de efecto invernadero. Desde el gobierno Duque se estableció que Colombia debería, a 2030, reducir el</p>
--	--	--



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

			<p>51% de las emisiones de gases de efecto invernadero. El transporte corresponde al 48% de estas emisiones, y la única opción que da este tipo de infraestructura es el carro privado. Pero sabemos que la movilidad eléctrica con vehículo particular tampoco es la solución. Lo que estamos viendo es que la movilidad eléctrica solo reduce hasta un 30% de las emisiones de gases de efecto invernadero. Así que la ANLA está dando licencias que no van a cumplir con los Objetivos de Desarrollo Sostenible.</p> <p>Y solo para finalizar, esto es lo que quisiéramos ver de una proyección que fuera realmente orientada hacia el futuro, con movilidad sostenible. Muchas gracias.</p>
69	<p>Carlos Nicolas Casas Prieto</p> 	Presencial	<p>Buenas tardes. ¿Qué decir? Este cuadro lo hice yo. Es una... ¿me recuerdas tu nombre? Carlos Casas. Es un cuadro de elaboración propia. Ahí está un esquema del modus operandi o, digamos, de las asociaciones privadas que están manejando el tema de los peajes en Colombia y cómo estas asociaciones privadas han usado todo tipo de estratagemas, todo tipo de arbitrariedades para mantener ese negocio.</p> <p>Caso de Binorte: 1996. Le renuevan la concesión en el año 2016, treinta años después, con una mangua que se armó en la ANI de Andrade en el año 2016 y que, pues, no ha sido investigada debidamente. La han denunciado, la han confesado Otobula, la han confesado Ñoño Elías y también el primo de Uribe, Mario Uribe. Entonces, lo que hay detrás de esta renovación de la concesión, en la cual está Ax Norte beneficiada —Acce Norte de la cual hacen parte varias firmas,</p>

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


		<p>entre ellas, por supuesto, la de Franklin Gringer, Mincivil, por supuesto, la Castro Cherasi— bueno, hay más, las puedo mencionar, pero concentrémonos en Gringer: socio de los paramilitares que generaron la masacre del Aro, la masacre de La Granja y la muerte de Jesús María Valle, defensor de derechos humanos en Medellín. Socios, por supuesto, también de la familia Castro, de la familia Correa, de los que explotan la escombrera, donde hay evidencia de una masacre y la muerte sistemática de personas.</p> <p>Entonces, lo que hay detrás de esto es paramilitarismo. Hay que hablar claro y concreto. Segundo punto, por favor. Por supuesto, hay beneficiados locales también. Son los volteadores de tierra, son los... la familia... Carlos, le pedimos que... Voy a concentrarme entonces en otro punto. Permítame, no me quite tiempo, me quedan 50 segundos. Para el tiempo, para el tiempo. Te pedimos que, por favor... Por supuesto. Son realidades, todo esto. Son realidades. Voy a avanzar entonces.</p> <p>¿Cuáles son los beneficiados locales? ¿Quiénes son los que están detrás del negocio? Y de pronto muchas personas aquí han venido engañadas a apoyar ese fin lucrativo que tienen los terratenientes de Chía. Por supuesto, Cuernavaca, de la familia Botero; por supuesto, Mauera; por supuesto, Predonia Capital; la constructora Capital en Serralta; por supuesto, tenemos MG, Flores MG. ¿Cuántos aquí trabajan en Flores MG? Los ha traído la Alcaldía, los ha traído la Gobernación. Todos aquí tienen unos intereses que los inhabilitan para hablar con neutralidad.</p>
--	--	--

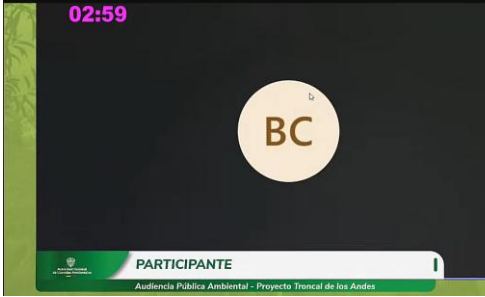
 <b>Autoridad Nacional de Licencias Ambientales</b>	<b>ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL</b>	Fecha:	28/09/2024
		Versión:	7
		Código:	PC-FO-03

70	<p>Laura García (PPT Leída Por La ANLA)</p> 	Presencial	<p>Fue remitida presentación para ser presentada por ANLA, se deja momento de la grabación donde se presentan las fotografías.</p> <p><a href="https://www.youtube.com/watch?v=qH6ovPh_0C4">https://www.youtube.com/watch?v=qH6ovPh_0C4</a></p>
71	<p>Julian Trujillo Giraldo</p> 	Presencial	<p>Buenas tardes a todos. Yo quisiera bajarle un poco el calor a la discusión. Yo creo que nos han puesto a pelear de una manera innecesaria cuando podemos realmente, como una comunidad, sentarnos a discutir y a llegar a un consenso que nos saque de este embrollo en el que estamos. Yo creo que todos estamos superconscientes de que esto es necesario. Sí. Yo soy Julián Trujillo, residente de San Jacinto; muchos dirán un beneficiado que juega golf y demás. Sí, pero yo soy muy consciente de la necesidad que tiene la población de tener esta vía. Sí, pero es que no es la manera. Yo lo que les hago es un llamado a que revisemos, en realidad, cuál es la necesidad que tenemos y cómo podemos seguir adelante.</p> <p>Quisiera tener una presentación un poco más conciliatoria, por eso la hice con un poco de caricaturas para que le bajemos de verdad el ánimo. Como residente de San Jacinto, es verdad que tenemos una exposición mucho menor al tráfico, sí, pero soy empático con la situación y, aunque desconozco si la vía en realidad va a servir, sé que hay muchas voces que la piden casi que con furia y saben que yo los apoyo, porque</p>


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

		<p>todos los días, cuando voy a Bogotá, igual lo siento, con menos rigor, pero lo siento.</p> <p>Lo que no puedo apoyar es que hagamos las cosas, como dice mi esposa, “así a la sea”, ¿sí? ¿Por qué la vía de esta manera? ¿Por qué tenemos que ver un trazado... no, no me baja, bueno, gracias... un trazado tan ineficiente como el que estamos viendo en este instante? ¿Por qué lleno de curvas? ¿Por qué tenemos que pasar dos veces por encima de un cuerpo de agua? Quieran discutir sí o no. Más adelante hay unos temas para que tengamos en cuenta como evidencia, pero ¿por qué tenemos que pasar por encima del cuerpo de agua cuando todos sabemos que la forma más cercana de llegar entre dos puntos es una línea recta? Estamos pasando por encima y por debajo. ¿Por qué? No lo sé. Con un box culvert, que sabemos realmente que es un tema que no cumple con los requerimientos necesarios cuando hay muchas alternativas.</p> <p>¿Por qué no están presentando las alternativas? Precisamente debieran haber presentado un estudio, pero aquí nos dicen que no, que no es necesario porque no hay otras opciones de trazado. Claro que hay opciones de trazado. ¿Por qué la gente no está hablando de esto? Sí. Los terrenos están reservados, claramente no estaban reservados. Afectaciones a inmuebles, claro que hay. Los predios no estaban disponibles y que eran latifundios sin tejido urbano, lo cual también es falso. ¿Por qué, señores de</p>
--	--	---

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


			<p>la ANLA, aprobar un trazado y una licencia que nos miente abiertamente?</p> <p>Otras preguntas adicionales que ya, claramente, por el tiempo no vamos a poder revisar, pero es que un box culvert —quedémonos con esa imagen un poco caricaturesca— la realidad es que no va a cumplir con las necesidades. Para mí es como cuando barremos el mugre debajo de un tapete. Los invito, por favor, a que revisemos, a que exijamos esos trazados diferentes y a que, por favor, sean muy acuciosos. Muchas gracias.</p>
72	<p>Batman Roberto Camargo Salcedo</p> 	Teams	<p>El mundo podemos tomar una decisión que beneficie a la comunidad, a la estructura ecológica, a los transportadores, a la ANI y a la misma concesión. Hoy no necesitamos resignación y mucho menos esta polarización que vivimos. Necesitamos alturas técnicas.</p> <p>El nuevo trazado pasa directamente sobre el canal de Proleche y, según el IGAC y la sentencia T-622 de 2016, este canal hace parte del mismo sistema hídrico del humedal Los Andes. Además, bajo la Ley 99 de 1993 y el Decreto 1076 de 2015, cualquier cuerpo hídrico conectado a un humedal se considera protegido legalmente: es un humedal. Tocar lo significa abrir un nuevo frente de batalla, demandas, medidas cautelares, nuevas evaluaciones y meses o años de un retraso inevitable. Es decir, si se aprueba este trazado, el conflicto continuará.</p> <p>Por otro lado, y esto es fundamental, el diseño obliga a vehículos de carga que salen desde la troncal a cruzar varios</p>




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

		<p>carriles para poder llegar al retorno y entrar al SEAC. Esto incrementa tráfico, accidentalidad, choques y congestión vehicular en horas pico. No es mi opinión, es física mecánica vial. Este diseño, que jamás ha sido sustentado con un verdadero estudio de tráfico, estará ubicado exactamente al costado del humedal. El resultado: un trancón permanente.</p> <p>¿Y qué produce un trancón? PM2.5, PM10, NOx y monóxido de carbono. Estas partículas caen al humedal alterando su pH, su microfauna y su equilibrio ecológico. La Corte Constitucional, en la sentencia T-080 de 2025, recordó que la autoridad ambiental debe evaluar impactos directos e indirectos, incluyendo aquellos derivados de emisiones atmosféricas. La ANLA debe considerar este daño acumulativo.</p> <p>La buena noticia es que sí existe una salida que no destruye y no retrasa la obra. Primero, condicionar la licencia a que el trazado no toque el canal, como se plantea en alternativas viables dispuestas por la sociedad civil. Segundo, condicionar la troncal a la construcción de puentes o rotondas entre la troncal y la autopista norte, garantizando fluidez y seguridad vial.</p> <p>Con eso logramos cuatro cosas: protección ambiental real sin tocar el canal-humedal; movilidad funcional sin trancón ni riesgo; seguridad vial reduciendo la accidentalidad; incluso la concesión gana porque se adiciona un proyecto ejecutable para garantizar una infraestructura faltante, como son los puentes o la rotonda.</p> <p>Es necesario tomar una decisión que beneficie a todos. Entreguemos esta vía</p>
--	--	---

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

			<p>bien hecha, no una vía que nazca con errores estructurales y demandas anunciadas. Por eso les pido, con respeto, adoptar la única posición técnica coherente: licencia condicionada, canal intacto, puentes obligatorios. Movilidad sí, ecocidio no. Troncal de los Andes, sí. Y humedal de los Andes también protegido. Muchas gracias.</p>
73	<p>Jayer Quiñonez</p> 	Presencial	<p>Soy líder social del municipio de Chía. Hoy vengo a hablar acerca de lo que es la Troncal de los Andes para nosotros. Hoy no vengo a hablar solo como un ciudadano, sino en representación de miles y miles de ciudadanos que están cansados, están agotados de los trancones interminables en la autopista norte. Nosotros hicimos la cuenta: no son 40 minutos, ni una hora, ni incluso 4 horas. Algunos ecologistas se mofan de eso y dicen que es poco tiempo versus el impacto ecológico, pero yo quiero que lo analicen desde otra perspectiva: son 7 años, 7 años que lleva paralizada esta vía. En realidad, son 154 días aproximadamente que nos han quitado de vida. Nos están matando en vida, nos están matando en vida como seres inertes en un vehículo, trasladándonos desde nuestras casas hacia nuestros trabajos o lugares de estudio. Tiempo de calidad de vida con nuestras familias, tiempo de estudio o incluso tiempo de ocio, pero es nuestra vida, y los que se están oponiendo a esta obra nos están quitando esa vida. ¿Quién nos va a responder por eso?</p> <p>Asimismo, Acce Norte ya demostró la viabilidad ecosistémica. Por lo mismo, en vez de poner trabas a esta obra tan trascendental para el municipio, lo que yo propongo es que le demos una pronta resolución. Ahora le corresponde</p>


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


			<p>a la ANLA y a sus funcionarios proteger el derecho constitucional que todos tenemos de un uso común y el interés común frente al interés particular. Yo quiero que los funcionarios de la ANLA se lleven un mensaje hoy para sus casas, un solo mensaje, y es que el municipio de Chía le dice sí a la Troncal de los Andes. Sí a la Troncal de los Andes. Muchas gracias.</p>
74	<p>María Elena Vélez Mejía</p> 	Presencial	<p>Bueno, muy buenas tardes a todas y todos. Un saludo muy especial. Mi nombre es María Elena Vélez y soy la directora ejecutiva de la Asociación de Empresarios de La Sabana, AS de Sabana. Ayer duramos todo el día en este tema; hoy parece que lo vamos a cumplir completo también. Y la verdad es que empezamos a sentirnos cansados: cansados del trancón, cansados del debate, cansados de las diferentes posiciones que pudieron haberse resuelto hace mucho tiempo.</p> <p>Y como experta en procesos de comunicación y desarrollo, les cuento que este es el clásico problema emocional. Este es un problema afectivo: se vuelve que no quiero, no quiero dar un paso a torcer, pero ya vino la institucionalidad, la autoridad competente hizo un nuevo trazado, pero tampoco es suficiente. Entonces, yo hago un llamado a que, por favor, tengamos unas posiciones más firmes, más independientes. Muchas veces nos dejamos llevar por personas, líderes que tienen una gran trascendencia en la comunidad, pero que muchas veces tienen unas razones ulteriores a eso.</p> <p>Y aquí estamos hablando de un tema económico muy fuerte. Y cuando hablamos de economía, cuando</p>

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

		<p>hablamos de suelos, hablamos de temas de codicia. Esa es una reflexión que yo quiero que todos nos llevemos. No nos alcanza la vida para acumular y para gastarnos lo que se acumula a partir de un proceso de estos que es de suelos y de tierra.</p> <p>Por eso, el debate yo los invito a que no sea solo visto como de carácter ambiental. Yo soy ambientalista de toda la vida y no se imaginan el dolor que sentí hoy cuando la gente dijo: “Los ambientalistas a este lado”, pero si yo he sido ambientalista, yo he sembrado los árboles, trabajé en Jardín Botánico, IDRD, profesor Yarumo, Federación de Cafeteros, Secretaría de Medio Ambiente, CAR tres veces, ¿no?</p> <p>Y aprovecho para hacer pedagogía ambiental: hay unas visiones del ambientalismo; obviamente hay unas que son conservacionistas hay que respetar, ¿cierto? para mí son fundamentalismos, y hay otras visiones que son las del desarrollo sostenible. Y yo hoy solamente quiero que nos quedemos con esta reflexión según el concepto de Naciones Unidas de lo que es el desarrollo sostenible: es un modelo de desarrollo que busca satisfacer las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer las suyas, logrando un equilibrio entre el crecimiento económico, el cuidado del medio ambiente y el bienestar social.</p> <p>Esta obra se está haciendo cumpliendo todos los rigores técnicos. Es imposible que nosotros estemos anteponiendo la dignidad. Muchas gracias.</p>
--	--	--

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

75	<p>Aliciana Lozada Vargas</p> 	<p>Presencial</p> <p>Muy buenas tardes para todos. Hoy, desde la comunidad educativa, quiero hablarles no de una carretera cualquiera, sino de una auténtica autopista hacia la educación de calidad en el municipio de Chía: la Troncal de los Andes. Cuando pensamos en infraestructura vial solemos centrarnos en el tiempo de desplazamiento, la carga vehicular o la competitividad económica; sin embargo, pocas veces reconocemos el impacto directo y profundo en la educación del municipio. Esta obra, de aproximadamente 3.4 km, no solo representa una de las inversiones más importantes que puede recibir el municipio de Chía, sino que también contribuye al cuidado del medio ambiente al reducir contaminación del aire, creando así un entorno más sano para todos.</p> <p>Actualmente, un estudiante que vive en el municipio o en municipios cercanos y se desplaza a colegios y universidades públicos y privados ubicados en Chía y Cajicá puede tardar entre una y dos horas en hora pico al transitar por esta zona. Con la Troncal de los Andes en funcionamiento, los tiempos de desplazamiento se reducirán considerablemente, ya que se recuperan horas que hoy se pierden en trancones y que mañana podrán dedicarse a actividades educativas, deportivas, al descanso o incluso a la vida familiar.</p> <p>En Chía y sus alrededores existen diversos centros educativos, sedes del SENA y varias universidades que actualmente tienen personas de estratos dos y tres con dificultades para acceder a estas instituciones debido a los largos tiempos de desplazamiento, niños levantándose a las cuatro de la</p>
----	--	--

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


			<p>mañana siendo pequeños. La construcción de la Troncal de los Andes reducirá significativamente estos tiempos de traslado y contribuirá a disminuir las emisiones del smog generadas por los constantes embotellamientos, mejorando así la movilidad y la calidad del aire de la región.</p> <p>La avenida Pradilla presenta un alto flujo vehicular, lo que genera trancones y afecta el corredor escolar. Al desviar las tractomulas y el tráfico pesado hacia la Troncal de los Andes se reduce el riesgo de accidentalidad en una zona por la que directamente transitan numerosos estudiantes de colegios y universidades. Al mejorar la conectividad entre los municipios y reducir los tiempos de desplazamiento, más niños y jóvenes podrán acceder de una manera segura, oportuna y continua a los colegios, centros de formación técnica y universidades. Esta infraestructura no solo facilita la movilidad, sino que también garantiza que las oportunidades educativas lleguen por igual a todas las zonas, promoviendo un desarrollo más equilibrado y justo para todas las comunidades. Brinda tiempo disponible a los estudiantes, permite que niños y jóvenes de familias trabajadoras accedan a sus colegios, contribuye al cuidado del medio ambiente reduciendo las emisiones de CO<sub>2</sub> que se concentran en los embotellamientos y en los trancones de flujo vehicular. Por ello, desde el sector educativo... Muchas gracias, señora Alicia. Damos la palabra a Natalia Gil. Se alista Juanita, que está en la sala de Teams.</p> <p>Muy buenas tardes para todos. Soy Natalia Gil Loaiza, concejala actual de</p>
--	--	--	--



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

		<p>Chía y también fui concejal en el periodo del 2016 al 2019. Durante estos años participé directamente en la planeación, revisión estratégica, discusión normativa y aprobación del proyecto que hoy conocemos como la Troncal de los Andes. En ese momento fueron aprobados los acuerdos municipales que, con mi voto positivo, salieron adelante, y se revisó el convenio que dio viabilidad jurídica y técnica a esta obra estratégica para el municipio.</p> <p>Hoy quiero hablar con responsabilidad y absoluta claridad: Chía no puede seguir aplazando esta obra. Nuestra realidad actual es evidente. La movilidad del municipio está en un punto crítico y la construcción de la Troncal de los Andes no es un lujo, ni un capricho político, ni un proyecto aislado; es una necesidad estructural para nuestro presente y más para nuestro futuro. El proyecto de la Troncal de los Andes fue concebido como una vía estratégica que permitía mejorar la movilidad troncal y regional, descongestionando el casco urbano y asegurando una conectividad sostenible en el centro o en Sabana Centro.</p> <p>Hoy Chía enfrenta uno de los niveles de congestión vehicular más altos del departamento. Más de 120.000 vehículos se desplazan diariamente entre Chía, Bogotá y Cajicá. Nuestras vías operan por encima del 120% e incluso por encima del 160% de su capacidad, especialmente la variante, la avenida Pradilla y la carrera séptima. En horas pico, trayectos de menos de cuatro kilómetros pueden tardar hasta dos horas. A esto se suma el crecimiento demográfico de Sabana Centro, el más alto del país. Se proyecta un incremento de alrededor del 30% en</p>
--	--	--

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

			<p>el flujo vehicular en los próximos ocho años. Sin la troncal, Chía está literalmente destinada a una parálisis vial.</p> <p>Es por eso que insisto: la Troncal de los Andes es la única solución estructural que hoy existe para separar el tráfico local del intermunicipal. Chía hoy exige la Troncal de los Andes. Invito a la ANLA a que, por favor, finalice esta obra, cambie el trazado y nos permita tener un municipio con un desarrollo mucho más estable, con una movilidad estable y con habitantes con una intención de poder aportar a la economía. El tema ambiental, por supuesto, es importante para nosotros y nosotros, que fuimos los concejales que aprobamos en su momento los proyectos de acuerdo, lo tuvimos en cuenta. La cargabilidad, la viabilidad, nosotros tenemos muy presente el tema ambiental y, con todas las personas que están buscando que esto sea protegido, estamos acogidos a ellos; pero por favor no permitan que esta troncal, con tanta inversión, con tantos recursos, no finalice. Muchas gracias.</p>
76	<p>Natalia Gil</p> 	Presencial	<p>Muy buenas tardes para todos. Hoy, desde la comunidad educativa, quiero hablarles no de una carretera cualquiera, sino de una auténtica autopista hacia la educación de calidad en el municipio de Chía: la Troncal de los Andes. Cuando pensamos en infraestructura vial solemos centrarnos en el tiempo de desplazamiento, la carga vehicular o la competitividad económica; sin embargo, pocas veces reconocemos el impacto directo y profundo en la educación del municipio. Esta obra, de aproximadamente 3.4 km, no solo representa una de las inversiones más importantes que puede</p>

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


			<p>recibir el municipio de Chía, sino que también contribuye al cuidado del medio ambiente al reducir contaminación del aire, creando así un entorno más sano para todos.</p> <p>Actualmente, un estudiante que vive en el municipio o en municipios cercanos y se desplaza a colegios y universidades públicos y privados ubicados en Chía y Cajicá puede tardar entre una y dos horas en hora pico al transitar por esta zona. Con la Troncal de los Andes en funcionamiento, los tiempos de desplazamiento se reducirán considerablemente, ya que se recuperan horas que hoy se pierden en trancones y que mañana podrán dedicarse a actividades educativas, deportivas, al descanso o incluso a la vida familiar.</p> <p>En Chía y sus alrededores existen diversos centros educativos, sedes del SENA y varias universidades que actualmente tienen personas de estratos dos y tres con dificultades para acceder a estas instituciones debido a los largos tiempos de desplazamiento, niños levantándose a las cuatro de la mañana siendo pequeños. La construcción de la Troncal de los Andes reducirá significativamente estos tiempos de traslado y contribuirá a disminuir las emisiones del smog generadas por los constantes embotellamientos, mejorando así la movilidad y la calidad del aire de la región.</p> <p>La avenida Pradilla presenta un alto flujo vehicular, lo que genera trancones y afecta el corredor escolar. Al desviar las tractomulas y el tráfico pesado hacia la Troncal de los Andes se reduce el riesgo de accidentalidad en una zona por la que directamente transitan numerosos</p>
--	--	--	---

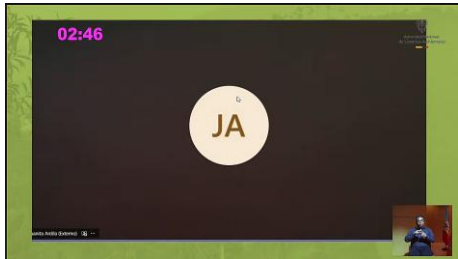
 <b>Autoridad Nacional de Licencias Ambientales</b>	<b>ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL</b>	Fecha:	28/09/2024
		Versión:	7
		Código:	PC-FO-03

		<p>estudiantes de colegios y universidades. Al mejorar la conectividad entre los municipios y reducir los tiempos de desplazamiento, más niños y jóvenes podrán acceder de una manera segura, oportuna y continua a los colegios, centros de formación técnica y universidades. Esta infraestructura no solo facilita la movilidad, sino que también garantiza que las oportunidades educativas lleguen por igual a todas las zonas, promoviendo un desarrollo más equilibrado y justo para todas las comunidades. Brinda tiempo disponible a los estudiantes, permite que niños y jóvenes de familias trabajadoras accedan a sus colegios, contribuye al cuidado del medio ambiente reduciendo las emisiones de CO<sub>2</sub> que se concentran en los embotellamientos y en los trancones de flujo vehicular. Por ello, desde el sector educativo...</p> <p>Muchas gracias, señora Alicia. Damos la palabra a Natalia Gil. Se alista Juanita, que está en la sala de Teams.</p> <p>Muy buenas tardes para todos. Soy Natalia Gil Loaiza, concejala actual de Chía y también fui concejal en el periodo del 2016 al 2019. Durante estos años participé directamente en la planeación, revisión estratégica, discusión normativa y aprobación del proyecto que hoy conocemos como la Troncal de los Andes. En ese momento fueron aprobados los acuerdos municipales que, con mi voto positivo, salieron adelante, y se revisó el convenio que dio viabilidad jurídica y técnica a esta obra estratégica para el municipio.</p> <p>Hoy quiero hablar con responsabilidad y absoluta claridad: Chía no puede seguir aplazando esta obra. Nuestra realidad actual es evidente. La movilidad del</p>
--	--	---

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

		<p>municipio está en un punto crítico y la construcción de la Troncal de los Andes no es un lujo, ni un capricho político, ni un proyecto aislado; es una necesidad estructural para nuestro presente y más para nuestro futuro. El proyecto de la Troncal de los Andes fue concebido como una vía estratégica que permitía mejorar la movilidad troncal y regional, descongestionando el casco urbano y asegurando una conectividad sostenible en el centro o en Sabana Centro.</p> <p>Hoy Chía enfrenta uno de los niveles de congestión vehicular más altos del departamento. Más de 120.000 vehículos se desplazan diariamente entre Chía, Bogotá y Cajicá. Nuestras vías operan por encima del 120% e incluso por encima del 160% de su capacidad, especialmente la variante, la avenida Pradilla y la carrera séptima. En horas pico, trayectos de menos de cuatro kilómetros pueden tardar hasta dos horas. A esto se suma el crecimiento demográfico de Sabana Centro, el más alto del país. Se proyecta un incremento de alrededor del 30% en el flujo vehicular en los próximos ocho años. Sin la troncal, Chía está literalmente destinada a una parálisis vial.</p> <p>Es por eso que insisto: la Troncal de los Andes es la única solución estructural que hoy existe para separar el tráfico local del intermunicipal. Chía hoy exige la Troncal de los Andes. Invito a la ANLA a que, por favor, finalice esta obra, cambie el trazado y nos permita tener un municipio con un desarrollo mucho más estable, con una movilidad estable y con habitantes con una intención de poder aportar a la economía. El tema ambiental, por supuesto, es importante para nosotros y nosotros, que fuimos los</p>
--	--	--


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


			<p>concejales que aprobamos en su momento los proyectos de acuerdo, lo tuvimos en cuenta. La cargabilidad, la viabilidad, nosotros tenemos muy presente el tema ambiental y, con todas las personas que están buscando que esto sea protegido, estamos acogidos a ellos; pero por favor no permitan que esta troncal, con tanta inversión, con tantos recursos, no finalice. Muchas gracias.</p>
77	<p>Juanita Ardila</p> 	Teams	<p>Mi nombre es Juanita Ardila. Soy la directora del periódico de Chía desde hace 21 años. Por lo tanto, algo conozco de lo que ha significado para la comunidad de la ciudad esta controversia que ha generado la Troncal de los Andes a lo largo de una década. Mi enfoque en esta intervención es descubrir el papel de la institucionalidad para dar claridad a los lectores sobre el tema. En consecuencia, mi intervención busca identificar de manera integral el papel y las acciones de las instituciones; esto es, entender qué entidades oficiales hacen parte de estos procesos, cuál es el rol que desempeñan y qué recomendaciones entregan para avalar o rechazar el desarrollo de estos proyectos que buscan la licencia o su modificación, como en este caso.</p> <p>En este sentido, considero necesario que todos los actores involucrados sean ampliamente socializados con la comunidad y así aprendamos y entendamos cuál es el mapa completo de estos procesos para evitar malentendidos y repetir errores. Además, hay que recordar y tener claro que estamos en este punto por el manejo de intereses de las entidades del Estado. Por lo tanto, tengo las siguientes preguntas: ¿cuál es el propósito de esta socialización?</p>




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

			<p>¿Determinar la cantidad de participantes a favor y en contra del trazado, la calidad de los argumentos que se exponen, cumplir con las normativas ambientales que le ordena la ley a la ANLA para tal fin, todas las anteriores, o esto pasará a ser una terapia de grupo para tranquilizar a las comunidades y hacernos creer que incidimos en las decisiones?</p> <p>Esto lo pregunto porque vale la pena recordar que estamos aquí después de 10 años de que comenzara este proceso y siete años después de que la Autoridad de Licencias Ambientales le entregara a Acce Norte, el 27 de noviembre del 2018, la licencia ambiental sin socialización alguna. Razón por la cual pregunto: ¿qué leyes y qué normas han cambiado desde hace siete años a hoy para que ahora nos tengan en cuenta y hace siete años no?</p> <p>La CAR, como autoridad ambiental, es indispensable para estas licencias, y para la ciudadanía sería fundamental conocer qué concepto da la corporación sobre la intervención del canal de Proleche o El Cerrito, si lo reconoce o no como parte integral del humedal de Los Andes, si está de acuerdo con que se deseeque el canal para implementar el box culvert, si ha dado algún concepto de cómo y en qué tiempo se deben atender el asunto del alcantarillado y las plantas de tratamiento de aguas residuales (PTAR), toda vez que el trayecto de la troncal, a lado y lado, está licenciado para bodegas y unos 6000 apartamentos, de los cuales, de hecho, ya hay 3000 construidos y no se sabe a dónde y en qué plantas se está tratando esa... Muchísimas gracias.</p>
--	--	--	---

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

78	<p>Claudia Patricia Marroquín Jiménez</p> 	<p>Presencial</p> <p>Antes de comenzar quisiera preguntarle a la audiencia que queda, porque ya se han ido muchos, si alguien ha pensado qué pensarían y considerarían los muiscas, nuestros hermanos muiscas, que cuidaron y nos heredaron este territorio en tiempos de estos conflictos ambientales en nuestra sabana. Es inevitable que ahondemos en la herencia muisca de nuestros ancestros, que nos recuerda que la esencia, nuestro origen, antes de llegar aquí como seres humanos, tiene como conector fundamental a esos líquidos internos de nuestros cuerpos, así como externamente a los cuerpos de agua que habitan nuestro territorio, sean los que sean. Curiosamente nos dicen, igual que los biólogos, todos somos un todo.</p> <p>En ese contexto, el agua, como líquido amniótico del planeta, de nuestra madre tierra, es ley de origen, y eso es mucho más que un recurso vital. Es el más sagrado puente entre lo humano y lo divino. Es el conector fundamental para comprender nuestra propia existencia y entender el desarrollo como una actividad derivada de su flujo, de su mandato y no al revés. Es el agua la que decide el territorio y el desarrollo, no al revés.</p> <p>Desde ese contexto, si los muiscas hablaran hoy con la ANLA —escribe ahí en el lenguaje técnico y científico que exige este momento— estarían hablando del riesgo hidrológico y la alteración de flujos superficiales y subterráneos en el complejo de humedales. Comparezco aquí para expresar, en nombre de nuestros ancestros los muiscas, una preocupación fundamentada, técnica e hidrológicamente, sobre la solicitud de</p>
----	--	--

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


			<p>modificar el trazado de la Troncal de los Andes, que atraviesa el canal muisca, ahora llamado canal Proleche, y que es unidad funcional del complejo de humedales de Chía.</p> <p>El informe hidrometeorológico del humedal Los Andes realizado por la Fundación BMC, que anexo a esta ponencia, demuestra que el 66% del área de la cuenca aporta agua superficial y subterránea hacia un 33.56% de llanura de inundación donde se ubica el humedal, que es una zona de descarga de acuíferos permanente incluso en temporada seca, y que lo sabemos por un análisis multianual y por los llamados sensores remotos que utilizan la energía.</p>
79	<p>Ivonne Natalia Torres Rojas</p> 	Presencial	<p>Un saludo muy especial a todos los asistentes, a la comunidad de Chía, autoridades, jóvenes, familia y actores institucionales que nos acompañan en este momento. Bueno, el municipio de Chía ha mostrado un crecimiento acelerado y, bueno, esto se debe, entre otros aspectos, a la cercanía que tiene con la ciudad de Bogotá, pero también puede ser a la calidad de vida que se ofrece en el territorio, lo que, a decir verdad, trae nuevos habitantes y genera una mayor demanda de servicios.</p> <p>En este contexto, me permito centrar esta reflexión en un aspecto que pocas veces se discute y que es determinante para el bienestar de nuestra población, como lo es la educación. Quiero aprovechar este espacio para contarles que hoy por hoy son miles de niños, niñas y adolescentes de nuestras instituciones educativas quienes dependen de corredores que llevan más de una década colapsados. Sus</p>

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

		<p>jornadas empiezan en trancones y terminan en demoras.</p> <p>Pero no solo son ellos. Más de 12.000 jóvenes de Chía se movilizan cada día hacia universidades como esta, la Universidad de La Sabana, la Universidad Uniminuto, la Universidad Militar, la UDTEC o instituciones educativas en Bogotá. Muchos estudiantes trabajan, muchos regresan tarde en la noche, muchos pierden clase y, lo más triste, en algunos casos prácticas o tutorías por la congestión.</p> <p>En veredas como Tíquiza, Fagua, Cerca de Piedra y La Balsa, por mencionar algunas, se concentran jóvenes con altas aspiraciones académicas, pero con trayectos que superan las dos horas. Como ya lo mencionaban en otras ponencias, para llegar a clases hasta Bogotá, dependiendo obviamente del lugar donde se ubiquen, se ven afectados principalmente por asuntos relacionados con la movilidad.</p> <p>Hoy quiero contarles y decirles que la Troncal de los Andes transforma; no solamente transformará la movilidad — sí, claro, eso es cierto—, pero también tendrá un beneficio a nivel educativo frente a estos chicos que pueden acceder a esta educación superior o a instituciones de educación. La Troncal de los Andes es un proyecto que muestra beneficios colectivos. En ese orden de ideas, la gobernanza pública debe prevalecer sobre los intereses particulares.</p> <p>Chía merece infraestructura moderna, una movilidad digna y un ecosistema educativo conectado y accesible. El reto es doble hoy por hoy: construir la vía y construir confianza, porque el bienestar común, y especialmente el futuro</p>
--	--	---


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


			<p>educativo de nuestros jóvenes en el territorio, no es negociable. Muchas gracias.</p>
80	<p>Ana María Ramírez Franco</p> 	Presencial	<p>Buenas tardes para todos, miembros de la ANLA, autoridades locales, comunidad y equipo técnico. Soy Ana María Ramírez y mi intervención busca mostrar cómo, desde la gestión de riesgo de desastres, la modificación de la licencia de la Troncal de los Andes no solo es viable, sino que puede fortalecer la resiliencia del municipio de Chía frente a las amenazas presentes en el territorio.</p> <p>El proyecto de construcción de la Troncal de los Andes constituye una de las infraestructuras más estratégicas para el ordenamiento territorial, la sostenibilidad ambiental y la reducción del riesgo de desastres en el municipio de Chía.</p> <p>El primer punto clave es que el proyecto corrige una vulnerabilidad actual del territorio, ya que hoy en día Chía presenta un riesgo real como consecuencia del tránsito pesado dentro de la zona urbana, desencadenando exposición de la población, contaminación y dificultad en la respuesta y evacuación en caso de emergencia. Por lo cual, la Troncal de los Andes, al reubicar ese flujo vehicular hacia un corredor diseñado para soportarlo, reduce el riesgo urbano existente. Y precisamente de esto se trata la gestión de riesgo de desastres: disminuir la exposición antes de reaccionar a las consecuencias de una emergencia.</p> <p>Segundo, la modificación del trazado incorpora el sistema hídrico. El nuevo trazado respeta la conectividad de los flujos superficiales y subterráneos,</p>

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


		<p>incorpora obras hidráulicas de alto valor técnico —un box culvert doble, la reubicación de puentes metálicos y la ampliación de drenajes y alcantarillas adicionales—. Estas medidas no solo modernizan la movilidad regional, sino que fortalecen la capacidad de adaptación del municipio frente a las amenazas hidrometeorológicas.</p> <p>Tercero, la obra introduce infraestructura que mejora la resiliencia del corredor y del municipio. Una vía bien diseñada es una herramienta de gestión de riesgo, ya que facilita la movilidad y evacuación hacia los centros de atención médica, garantiza vías de acceso para la atención de emergencia y reduce la dependencia de rutas como la avenida Pradilla. Chía no puede proyectar su crecimiento sin un eje vial que soporte dicha necesidad y este proyecto ayuda precisamente a esto.</p> <p>Finalmente, la implicación estratégica nos aporta para liberar rutas críticas para la atención de emergencias, integrar el componente hídrico como variable estructural y no como un obstáculo. Desde la gestión de riesgo de desastres, la conclusión es clara: la modificación de la licencia es viable y necesaria para ampliar la capacidad de respuesta, ampliar la capacidad de evacuación y la accesibilidad en situaciones de emergencia. Muchísimas gracias.</p>
81	Zulma Geraldine Correa Bernal (Leída Por ANLA)	<p>La modificación del trazado original, que incluye la reubicación de puentes sobre el río Bogotá y la construcción de un box culvert sobre el canal Proleche, debe ser una propuesta analizada desde una visión integrada de los componentes abiótico, biótico y social. En el componente abiótico se destaca la</p>



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


		<p>presencia del canal Proleche como un elemento funcional del sistema de drenaje municipal. Este cauce artificial contribuye al transporte de aguas lluvias y al adecuado manejo de las corrientes superficiales en sectores de la vereda La Balsa. Debe garantizarse la continuidad hidráulica y la eficiencia del sistema para asegurar un adecuado comportamiento hidrológico del área de influencia.</p> <p>Respecto del componente biótico, la zona presenta coberturas vegetales y elementos ecosistémicos que cumplen funciones importantes dentro del entorno. En ese sentido, la modificación del trazado ofrece oportunidades para integrar medidas de conservación que favorezcan la conectividad ecológica y la protección de funciones ambientales asociadas. La incorporación de estrategias como pasos de fauna, manejos de cobertura y acciones de restauración contribuye al equilibrio entre el desarrollo vial y la conservación del medio natural. Recordemos que los animales no entienden de cuerpos de agua naturales o superficiales; sea cual sea su naturaleza, se debe garantizar su cuidado.</p> <p>Asimismo, el plan de compensación ambiental asociado al proyecto representa un instrumento relevante para mantener esta integridad ecológica del territorio, en coherencia con las características del área intervenida. Sobre el componente social, ya se ha mencionado durante la jornada el impacto regional que busca mejorar la movilidad y fortalecer la integración territorial. Es importante que el proyecto tenga en cuenta diferentes procesos de comunicación y acompañamiento a la comunidad, para que así se garanticen</p>
--	---	--

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

			<p>las diferentes condiciones sociales del territorio.</p> <p>En conjunto, solicitamos que la modificación del trazado se desarrolle de manera coherente con los componentes ambientales y sociales presentes en el área de influencia, que se mantenga la integración funcional del entorno, la consideración por los elementos ecosistémicos y la articulación con la comunidad. Muchas gracias.</p>
82	<p>Gustavo Adolfo Duque Rodríguez</p> 	Presencial	<p>Muy buenas tardes. Mi nombre es Gustavo Duque. Mis padres viven acá en Chía. Llevo 25 años viniendo a Chía por mis hijos, que estudiaron en el Gimnasio Británico, y viví y vivo, de todos modos, el suplicio de entrar a Chía. En términos generales, mi ponencia no me la publican.</p> <p>El señor Gustavo, por favor, la ponencia. Por favor, el tiempo.</p> <p>Ok. Entonces, es importante tener en cuenta los pronunciamientos de las entidades o de instituciones que tienen que ver con el proceso de esta modificación de la licencia. Tenemos un pronunciamiento del Instituto Humboldt “Las Veguitas”, que primero dice que no existe una información detallada sobre criterios de idoneidad para la supervivencia de la tingua moteada en el área de consulta. Por lo tanto, no podríamos afirmar o negar si las condiciones ambientales específicas del sitio en cuestión son idóneas para el hábitat de esta especie, pero los registros validan su presencia en la zona.</p> <p>Segundo, dice que, en cumplimiento de sus funciones como instituto de investigación y bajo el entendido de que</p>

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


		<p>el instituto no es una autoridad ambiental con funciones sobre la regulación, control, gestión y afectación de los recursos naturales del país, el instituto ha generado información sobre humedales a nivel nacional y regional en el marco de diferentes convenios institucionales. Sin embargo, dicha información en ningún caso alcanza a vincular una escala predial, como el caso del que estamos hablando, como es el caso de Las Veguitas. Y señala que quienes tienen que determinar si es humedal o no es humedal es una autoridad ambiental, como es la CAR.</p> <p>Después, el 14 de abril del 2023 hay otro informe del Instituto Humboldt en donde dice: “El Humboldt, en cumplimiento de sus funciones, no es una autoridad ambiental con funciones o regulación, control, gestión y afectación de los recursos naturales del país; a la fecha, ni por el Ministerio de Ambiente ni por la Corporación Autónoma Regional se ha establecido que el predio San Jacinto hace parte de una zona de humedal”.</p> <p>Aquí también la CAR habla de lo mismo. Dice que no hay un pronunciamiento en donde se determine esta zona como un humedal. La CAR, en el año 2015, determinó que no había zonas estratégicas en el club San Jacinto.</p> <p>Acá es importante este tema, en donde se ve que, en el 2018, cuando se estaba haciendo todo el tema de la protección del río Bogotá, se tuvo en cuenta la venta del lote A, lote C y lote B. El lote A se lo vendieron a la corporación, el lote C también, y el lote B se lo iban a vender a la Alcaldía de Chía y no se dio. La CAR no lo compró porque no tenía un</p>
--	--	---


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

			componente ambiental. Muchísimas gracias.
83	<p>William Mauricio Rodríguez Barajas</p> 	Presencial	<p>Buenas tardes para todos. Mucho gusto. Will Mauricio Rodríguez Barajas. Analizar la Troncal de los Andes desde el lente de la educación es reconocer que la movilidad no es un asunto aislado. Es un determinante directo al acceso, la permanencia y la calidad del proceso formativo de miles de estudiantes en Chía.</p> <p>La infraestructura vial condiciona el tiempo disponible para estudiar, la puntualidad, la seguridad de los desplazamientos, y por eso el rendimiento académico se ve directamente afectado. Chía es un municipio con una de las mayores concentraciones de población estudiantil en la sabana. Entre estudiantes de educación básica, media y superior suman más de 52.000 estudiantes que se movilizan diariamente por corredores saturados como la Autopista Norte, la Avenida Pradilla y la Carrera Séptima.</p> <p>Hoy, el tiempo promedio de desplazamiento de un estudiante de zonas como Samaria, Tíquiza, Bojacá, Fagua, hacia su institución, puede oscilar entre 40 y 90 minutos, aun cuando las distancias en promedio no superan los 8 km. En este contexto se evidencia que la realidad es que existe una crisis de movilidad y que también, por lo tanto, es una crisis educativa.</p> <p>Diversos estudios del Banco Mundial señalan que retrasos recurrentes superiores a 30 minutos incrementan en más de un 22% el riesgo de deserción estudiantil y afectan el rendimiento directamente entre un 15% y un 20% en</p>

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


		<p>estudiantes de básica y media. La Troncal, al descongestionar los accesos principales, podría reducir los tiempos de traslado entre un 25% y hasta un 35%, beneficiando directamente a los estudiantes de instituciones públicas como José Joaquín Casas, Laura Vicuña, Diversificado, Fagua, Cerca de Piedra, entre otros privados.</p> <p>Beneficiaría también a más de 10.000 estudiantes universitarios que transitan diariamente hacia La Sabana, Uniagraria, la Militar y universidades de Bogotá. Hay docentes que hoy pierden entre 1.5 y 2 horas diarias solamente en tráfico. Chía registra también alrededor de 13 siniestros viales anuales con alta incidencia en corredores estudiantiles.</p> <p>Por lo tanto, la Troncal de los Andes no es simplemente una obra de movilidad: es un habilitador educativo para toda la población estudiantil de Chía. Reduce las barreras de acceso, minimiza riesgos, aumenta la puntualidad, mejora la permanencia y fortalece la competitividad académica, y al mismo tiempo permite que miles de estudiantes tengan mejores condiciones para aprender.</p> <p>Pero es fundamental dejar claro que el proyecto no puede verse truncado por la intervención o presión de un particular cuando el interés superior de miles de estudiantes, docentes y familias está en juego. La planificación educativa y la movilidad escolar deben guiarse por el bienestar común, no por intereses individuales que desconozcan la necesidad urgente de resolver un problema estructural que afecta al aprendizaje y la calidad de vida.</p>
--	--	--


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

			<p>Chía necesita una infraestructura moderna, pero también necesita decisiones firmes y responsables que pongan en el centro el derecho fundamental a la educación. La Troncal de los Andes, correctamente ejecutada, representa una oportunidad. Muchísimas gracias.</p>
84	<p>Jaime Saavedra Quiroga</p> 	Presencial	<p>Mi nombre es Jaime Saavedra Quiroga, docente de profesión, rector, inspector de educación nacional y asesor de política pública en la Gobernación y en el Ministerio de Educación Nacional. Hoy quiero hacer una intervención, además de dejar la propuesta que ya fue radicada; lo hago desde el punto de vista técnico como expresidente del Consejo Territorial de Planeación durante cinco años en el municipio de Chía.</p> <p>Hoy estoy sentado en un auditorio que nos tocó en los debates en el Consejo, en la CAR, en la Agencia Nacional de Infraestructura y en la ANLA, cuando se estableció la Universidad de La Sabana en un meandro y en un humedal del río Bogotá. Pero la obra creció y el ser humano la requirió para beneficio de su comunidad.</p> <p>La Sabana, la Universidad de La Sabana, hoy es un ejemplo de lo que tiene que ser la troncal del peaje y las vías aledañas que tienen que construir anexas para proyectar una movilidad humana correcta, inclusiva, acorde con los estándares internacionales en los países europeos, en América y en Canadá.</p> <p>Hoy tengo que decirlo: la demora en ese proyecto ha creado una minusvalía en muchas tierras, pero en el sector educativo nos ha hecho daño porque hemos disminuido el número de</p>




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

			<p>colegios y hoy estamos cerrando colegios en Chía, en Cajicá y en muchos municipios. Debo confirmar que la extensión de 3.4 km de vía no es para que hoy toda la comunidad de la Sabana Centro esté cerrada, obstaculizada y prácticamente inviable.</p> <p>Todos los proyectos urbanísticos, ambientales y de obra que se requieran tienen que ser integrales, sostenibles, acordes con el desarrollo humano. Por eso hoy le pido a la ANI, a la ANLA, a la CAR y a los municipios que van a tener que hacer un consenso mucho más grande del que tenemos.</p>
85	<p>Lizeth Carolina Ávila López</p> 	Presencial	<p>Buenas tardes, señores de la ANLA, representantes de Accesos Norte y autoridades territoriales y ciudadanía. Mi nombre es Liset Ávila. Intervengo hoy para destacar la importancia de avanzar en la modificación de la licencia ambiental de la Troncal de los Andes, una obra estratégica para el futuro de Chía y para la consolidación de un modelo de movilidad sostenible y desarrollo territorial que responda a los desafíos actuales de la región.</p> <p>La movilidad es uno de los pilares más determinantes del bienestar ciudadano. Chía enfrenta diariamente un flujo vehicular que supera la capacidad de su infraestructura y que limita la productividad, competitividad y acceso equitativo a oportunidades. La Troncal de los Andes es una infraestructura que permitirá garantizar y reorganizar la circulación para conectar de manera más eficiente los corredores de ingreso y salida y robustecer la movilidad regional con una estructura vial moderna, coherente y preparada para el crecimiento demográfico y económico que vivimos.</p>

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


		<p>Las políticas públicas actuales, tanto municipales como departamentales, reconocen la necesidad de contar con corredores estratégicos que fortalezcan el transporte sostenible, mejoren los tiempos de desplazamiento y faciliten la integración urbana y rural. Este proyecto encaja de manera directa con esa visión: contribuye a descongestionar la autopista norte, facilita la intermodalidad, impulsa procesos de renovación urbana y genera condiciones para un desarrollo territorial equilibrado.</p> <p>Otorgar esta modificación de la licencia permite que Chía avance hacia un sistema de movilidad más eficiente, conectado y preparado para los retos de los próximos años. Los municipios no pueden quedarse rezagados frente a la dinámica regional. Necesitamos infraestructura que acompañe el crecimiento, que soporte la actividad económica y fortalezca la capacidad del territorio para atraer inversión y mejorar la calidad de vida de los habitantes.</p> <p>Retrasar o negar esta decisión afectaría directamente la movilidad de miles de personas, prolongaría la congestión que hoy impacta la vida cotidiana y frenaría oportunidades de desarrollo para el municipio. La infraestructura vial no solo resuelve problemas de tráfico, es un catalizador de empleo, competitividad, de integración social y de ordenamiento territorial. Por eso es fundamental tomar decisiones que permitan avanzar con proyectos que llevan años planificados y que son coherentes con los lineamientos de desarrollo sostenible, movilidad segura y crecimiento ordenado.</p> <p>Desde una perspectiva técnica y de política pública, considero que la</p>
--	--	---


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


			<p>modificación de la licencia debe otorgarse y que esta decisión permitirá fortalecer el sistema de movilidad regional, impulsar la competitividad del municipio y garantizar que la infraestructura acompañe el crecimiento poblacional y económico de la Sabana Centro. Chía necesita avanzar. La movilidad es el corazón del desarrollo y esta obra es una oportunidad para proyectar un territorio más conectado, ordenado y competitivo. Gracias.</p>
86	<p>Juliana Carolina Castañeda Arias</p> 	Presencial	<p>Mi nombre es Juliana Castañeda. Soy enfermera de profesión y vivo en el municipio de Chía hace más de 25 años. Mi ponencia, impacto en la salud pública de los habitantes del municipio de Chía en zonas de alta congestión vial. Distinguidas autoridades, colegas y miembros de la comunidad, hoy quiero hablarles de un tema que, aunque muchas veces pasa desapercibido en medio del ruido urbano, tiene profundas repercusiones en la salud pública de cada uno de nosotros.</p> <p>Dentro de este contexto quiero decirles varias formas en que esto nos puede alterar. Entonces, primero, la vía congestionada como escenario de riesgo para la salud pública. Las vías altamente congestionadas funcionan como verdaderos corredores de contaminación. La mezcla de emisiones producto del tránsito vehicular, especialmente de motores diésel y gasolina, generan material particulado fino, óxidos de nitrógeno, monóxido de carbono y compuestos orgánicos volátiles. Cuando el flujo vehicular se detiene o avanza con lentitud, estos contaminantes se acumulan, permanecen más tiempo en la atmósfera local y penetran con mayor</p>

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

		<p>facilidad las zonas residenciales, escolares y comerciales.</p> <p>¿Qué pasa entonces en la salud pública? Según el Instituto Nacional de Salud, en el 2021 se estima que 17.549 muertes en Colombia estuvieron relacionadas con la mala calidad del aire. Esto representa alrededor del 8% del total de las muertes en el país, generando enfermedad isquémica del corazón, la cual es la principal causa de mortalidad relacionada con la contaminación del aire, representando el 36,8% de las muertes en el país; las infecciones respiratorias agudas bajas, que aumentan la mortalidad y las hospitalizaciones.</p> <p>Y tenemos en cuenta que en la variante Chía–Cota hay una calidad del aire moderada, lo que aumenta el riesgo de enfermedades cardiovasculares y respiratorias. Dentro de las enfermedades respiratorias tenemos un incremento de las infecciones respiratorias en adultos mayores, así como las exacerbaciones de asma, bronquitis crónica y deterioro de la función pulmonar. Dentro de las enfermedades cardiovasculares podemos encontrar aumento de la presión arterial, mayor probabilidad de infartos y arritmias, progresión acelerada de la arteriosclerosis.</p> <p>Y dentro de nuestra salud materno-infantil, que es tan importante, hay mayor riesgo de parto prematuro, restricción de crecimiento intrauterino y bebés con menor función al nacer.</p> <p>Igual, esto no solamente es un impacto en la salud, sino comunitario y social. Podemos tener un aumento de la consulta en centros de salud, saturación de servicios, pérdida de la productividad</p>
--	--	--

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


			<p>laboral, como ya lo han dicho nuestros anteriores ponentes. Según unos estudios, los bogotanos y cundinamarqueses de la región Sabana Centro pierden alrededor de 117 horas al año en medio de trancones, lo que equivale a 5 días completos.</p> <p>Una vía congestionada no es solo un problema de tránsito, es un determinante ambiental con impacto epidemiológico en la salud pública. Reducir las emisiones no es únicamente una política ambiental, requiere desarrollar nuevas infraestructuras viales con el... Muchísimas gracias.</p>
87	<p>Tatiana Ruiz (Leída Por ANLA)</p> 		<p>Hoy quiero presentar la importancia de la infraestructura vial, que aunque las obras civiles son fundamentales para el crecimiento, su ejecución sin una planificación ambiental adecuada genera impactos que pueden comprometer la biodiversidad, los recursos hídricos y la calidad de vida del municipio. En los últimos años, el fenómeno de la metropolización ha impulsado la construcción de urbanizaciones, centros comerciales y vías, lo que ha transformado el paisaje de Chía. En ese sentido, la Troncal de los Andes es una infraestructura estratégica de fundamental importancia para la movilidad y desarrollo sostenible del municipio de Chía y los territorios de la Sabana Norte.</p> <p>La Troncal de los Andes es un ejemplo de cómo las decisiones de infraestructura deben armonizarse con los principios de sostenibilidad, precaución y protección de la biodiversidad, priorizando siempre la integridad de ecosistemas estratégicos. La modificación del trazado y la exigencia de estudios multitemporales</p>

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

		<p>evidencian una evolución responsable en la toma de decisiones.</p> <p>Antes del proyecto, el municipio de Chía soportaba más de 4.000 vehículos diarios, incluidos 2.000 de tráfico pesado por vías internas, con congestión permanente en la avenida Pradilla y vías internas residenciales, incremento de inaccidentabilidad por carga pesada y saturación de la malla vial.</p> <p>Impactos sociales positivos. La Troncal pretende desviar cerca del 50% del tráfico actual, generando reducción de tiempos de viaje hasta en un 81%, de 17 a 3,2 minutos; mejora en la velocidad promedio de 24 km/h a 60 km/h; recuperación del espacio público urbano y disminución de contaminación; creación de empleo durante fases precontractual, contractual y de operación; valorización de predios y dinamización del comercio local y regional; mayor accesibilidad para transporte público y conectividad intermunicipal; reducción de ruido y estrés urbano en zonas residenciales.</p> <p>De acuerdo con el desarrollo anterior, se puede concluir que el proyecto genera beneficios estratégicos para la mayoría de la población, pero exige gestión social transparente, diálogos continuos, compensaciones adecuadas y mecanismos de participación que garanticen confianza y legitimidad. El proyecto debe avanzar respetando estrictamente las normas ambientales, garantizando que cualquier actuación sobre ecosistemas críticos cuente con claridad técnica, licenciamiento válido y participación efectiva, principios esenciales del Estado Social de Derecho.</p>
--	--	--





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

			<p>Importancia estratégica de la construcción. Ordenará el sistema vial regional, descongestionando la avenida Pradilla y la vía Chía–Cota; mejorará la movilidad entre Bogotá y la Sabana Norte integrada con la autopista norte; incrementará la competitividad regional, reduciendo costos de operación en más del 50% y tiempos de viaje; protegerá zonas residenciales del tráfico pesado, mejorando seguridad vial y calidad del aire; impulsa desarrollo económico, industrial y turístico facilitado por mejor accesibilidad.</p>
88	<p>Laura Valentina Rodríguez Millán</p> 	Presencial	<p>Muy buenas tardes para todos. Mi nombre es Laura Valentina Rodríguez Millán. Yo soy psicóloga, soy hija del municipio de Chía. El día de hoy quisiera abordar un factor que habitualmente no se visibiliza en las discusiones de movilidad o infraestructura y así el nombre de mi ponencia, impacto de salud mental en los habitantes del municipio de Chía en las zonas de alta congestión vehicular.</p> <p>El paso permanente y el alto flujo de vehículos genera ruido permanente, vibración, congestión y un ambiente sensorial saturado que impacta de manera significativa la salud mental de la población residente. Abordemos unos aspectos importantes. Por ejemplo, ruido crónico y congestión vehicular en el estrés sostenido y el malestar psicológico.</p> <p>La OMS reconoce que la exposición constante al ruido del tráfico es un estrés ambiental que afecta al sistema nervioso, aumenta los niveles de cortisol y se asocia con irritabilidad, ansiedad, cambios en el estado del ánimo, fatiga y menor bienestar psicológico. En la zona de la Pradilla–Variante, la presencia de condominios,</p>

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

		<p>instituciones educativas, zonas de recreación y actividad industrial, teniendo en cuenta que es la única vía de acceso al municipio, incrementa el flujo vehicular.</p> <p>Esta congestión y los trancones también generan efectos negativos en la salud mental, como la sensación de perder el tiempo en los trayectos, necesidad de reorganizar las rutinas para podemos desplazar, agotamiento, irritabilidad, percepción de inseguridad e hipervigilancia, preocupación anticipatoria y menor satisfacción en el entorno. Estas dificultades afectan las dinámicas familiares. Algunas familias se deben mudar cerca de sus lugares de estudio o trabajo y otras deben dedicar más tiempo a los desplazamientos. Esto nos reduce el tiempo libre, altera las rutinas familiares y disminuye la calidad de vida.</p> <p>Hablemos un poquito del sueño. Uno de los efectos más documentados del ruido del tráfico como crisis ambiental se relaciona con la interrupción del sueño. Niveles nocturnos de 40 a 45 decibeles, frecuentes en zonas cercanas a las vías arteriales como la Variante, son suficientes para fragmentar el descanso. Esto se asocia a ansiedad, depresión, cansancio persistente, dificultades cognitivas, menor rendimiento laboral y escolar.</p> <p>¿Qué pasa con los niños y adolescentes? La evidencia internacional demuestra que el ruido ambiental afecta al aprendizaje. Los niños expuestos al ruido del tráfico presentan más dificultades para concentrarse, menor comprensión lectora y mayor estrés fisiológico. En la zona de afluencia tenemos jardines, colegios y hogares donde la reducción</p>
--	--	--


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


			<p>del ruido tendría un beneficio directo en el bienestar emocional y la capacidad de aprendizaje</p> <p>¿Qué cambia con la Troncal de los Andes? La redistribución del tráfico hacia una vía diseñada para soportarlo mejorará objetivamente las condiciones ambientales de la zona urbana y, con ello, reducirá la carga de estrés, insomnio, ansiedad y malestar psicológico que hoy afecta a nuestra comunidad. Del mismo modo, permitirá minimizar el tránsito del tráfico pesado y así del corazón urbano de Chía, reducir los niveles de ruido, la vibración y la congestión en la Pradilla. Muchas gracias.</p>
89	<p>Camila Andrea Ortiz Sánchez</p> 	Presencial	<p>Mi nombre es Camila Andrea Ortiz, habitante del municipio de Chía. Aunque se vende como un proyecto de movilidad, la Troncal tiene beneficios ambientales claros si se ejecuta bajo la licencia modificada. Hoy cerca de 15 tractomulas diarias atraviesan la avenida Pradilla, generando congestión, ruido y emisiones en el corazón residencial y comercial de Chía.</p> <p>Con la Troncal de los Andes de 3.4 km, de doble calzada, con un separador central y dos puentes sobre el río Bogotá, el tráfico pesado se traslada a un corredor perimetral de estándar nacional. Eso permite una lógica ambiental urbana: reduce la exposición de monóxido de carbono en la población sensible —como niños, adultos mayores y pacientes—, así como de material particulado y ruido de motor en el centro urbano.</p> <p>Posibilidad real de calmar la avenida Pradilla es reorientarla a priorizar el</p>

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

		<p>transporte público y modos no motorizados, con velocidades menores y menos fuentes móviles pesadas. No desaparece la emisión total, pero sí mejora la distribución espacial del impacto: se aleja de las zonas de mayor densidad poblacional y de la mezcla de usos.</p> <p>Sin el proyecto se siguen teniendo canales y drenajes rurales–urbanos con soluciones muchas veces precarias, escorrentía vehicular desordenada y sin dispositivos formales de retención y tratamiento. Con el proyecto se pasa de un sistema disperso y poco regulado a un sistema único, trazable y fiscalizable de manejo de aguas lluvias y escorrentía contaminada, que a la larga mejora la calidad ambiental frente al status quo.</p> <p>Con el proyecto se deben restaurar las rondas del río Bogotá, los canales en especies nativas, implementar corredores verdes y pasos de fauna asociados a la infraestructura, vincular compensaciones a humedales y cuerpos de agua de la misma cuenca. Sin el proyecto, ninguna de estas obligaciones ambientales fuertes se activa. Paradójicamente, ejecutar la obra con licencia bien realizada puede dejar un sistema hídrico y hábitat mejor de cómo están hoy en día.</p> <p>El Gobierno Nacional y la ANI han reiterado que la variante Chía–Troncal de los Andes busca disminuir los tiempos de desplazamiento en un 40% y los costos de operación alrededor del 32% para quienes hoy cruzan el casco urbano. Esto se logra porque la Troncal es una doble calzada de 3.4 km con estándares de vía nacional, con geometría, peraltes, radios de giro y pendientes adecuadas. Elimina la</p>
--	--	---

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


			<p>detención de semáforos, pasos peatonales y giros múltiples de la malla vial.</p> <p>La reducción de costos no es solo de gasolina: incluye desgaste de los vehículos, tiempo de conducción, confiabilidad para entregas y peajes mejor aprovechados. La Troncal solo sirve a Chía. Muchísimas gracias.</p>
90	<p>Orfi Carolina Nova Gómez</p> 	Presencial	<p>Mi nombre es Orfi Carolina Nova Gómez, abogada especializada en derecho internacional del transporte. Mi ponencia se llama La infraestructura vial Troncal de los Andes, la movilidad y el servicio público de transporte de pasajeros en Chía y su conectividad con la capital.</p> <p>La Corte Constitucional de Colombia ha emitido sentencias en las que establece que el transporte es un servicio público esencial. Estas sentencias destacan la importancia del transporte público en la vida nacional y su regulación por el Estado para garantizar su prestación eficiente y la protección de los usuarios. La Corte ha enfatizado que el servicio público de transporte debe ser óptimo, eficiente, continuo e ininterrumpido, y que la seguridad de los usuarios es una prioridad esencial en la actividad del sector.</p> <p>En el municipio de Chía, debido a su ubicación y al ser colindante con la capital del país, se ha generado un aumento de traslados considerables entre los residentes de estas dos ciudades. Esto debido a dinámicas diarias como las educativas, laborales, de salud, comerciales, entre otras. Esta situación ha conllevado a que la movilización de los ciudadanos aumente, por lo que, paralelo a ello, se hace necesario repensar la movilidad y</p>

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


		<p>la innovación en los medios y modos de transporte.</p> <p>Es necesario e indispensable contar con la infraestructura vial adecuada para que, de manera articulada, cada uno de los modos de transporte pueda operar de tal forma que todos los actores viales puedan movilizarse de un punto a otro sin mayor contratiempo.</p> <p>Actualmente, las empresas de transporte que operan el corredor vial desde Chía hacia el Portal del Norte son aproximadamente seis. Se observa que el tiempo por recorrido oscila entre 1 hora y 30 minutos y 2 horas por trayecto entre el municipio de Chía y la ciudad de Bogotá. Se estima que estos tiempos por recorrido son bastante largos, siendo los municipios de Chía y Bogotá contiguos.</p> <p>Uno de los principales motivos que inciden en la problemática mencionada se origina en la falta de una infraestructura vial óptima, lo que genera que en puntos como la altura de la Pradilla, en horas pico, la congestión vehicular aumente, generando mayor tiempo de recorrido entre un punto y otro, disminución de la calidad de vida de los usuarios que a diario hacen uso de este medio de transporte, y poca rentabilidad para las empresas de servicio público de transporte, propietarios de vehículos y conductores que operan estos corredores viales.</p> <p>Hago un llamado a la ANLA para que haga una ponderación de derechos en donde se valore lo referente al servicio público esencial de transporte y que, si es el caso, se haga una concertación desde los diferentes entes que confluyen en la toma de decisiones adecuadas, de tal forma que se logre</p>
--	--	--



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


			<p>suplir las necesidades de los usuarios que se movilizan por los corredores viales entre el municipio de Chía y la capital sin que se vea afectado el medio ambiente. Muchísimas gracias.</p>
91	<p>Ana Delfina Jamaica</p> 	Presencial	<p>Buenas tardes para todos. Mi nombre es Ana Delfina Jamaica, raizal de este pueblo y ama de casa. Quiero hablar sobre la construcción de la vía Troncal de los Andes. Es fundamental para mejorar la calidad de vida de la comunidad de Chía, Cajicá, Cota y Tocancipá.</p> <p>Si esta infraestructura no se construye, a lo largo del tiempo los desplazamientos y los trancones constantes generan altos niveles de estrés, ansiedad y fatiga, afectando directamente la salud mental de los habitantes. Esta presión diaria puede derivar en conflicto familiar, violencias intrafamiliares y conductas de riesgo como el consumo de sustancias psicoactivas, además del deterioro de la estabilidad emocional, social y comunitaria.</p> <p>Por el contrario, la construcción de la vía permitirá reducir la congestión, brindar más tiempo para la familia, la recreación y el cuidado personal. La integración de espacios de zonas verdes, zonas recreativas y programas de acompañamiento social fortalecerá la cohesión comunitaria, fomentará hábitos saludables y contribuirá a la prevención de problemas emocionales y sociales, promoviendo un desarrollo integral que combine movilidad, bienestar y seguridad emocional.</p> <p>En conclusión, la vía Troncal de los Andes no solo optimiza la conectividad y el desarrollo económico, sino que también protege la salud mental y la</p>

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

			<p>convivencia de las familias en Chía, Cajicá, Cota y Tocancipá. Su construcción se presenta como una necesidad estratégica para garantizar bienestar, calidad de vida y resiliencia social en la región.</p> <p>Beneficios constructores: reducción de trancones, tiempos de desplazamientos, menor estrés y ansiedad de movilidad, mayor tiempo de calidad para la familia y la vida personal, prevención de conflictos familiares y violencias intrafamiliares, reducción de conductas de riesgo como el consumo de sustancias, e integración de espacios verdes y zonas recreativas que mejorarán el bienestar emocional.</p> <p>¿Qué nos ocurriría si no lo hacemos? Incremento del estrés, la ansiedad y la fatiga por desplazamientos prolongados; aumento de conflictos y tensiones familiares; mayor riesgo de violencia intrafamiliar y conductas riesgosas; pérdida de oportunidades para fortalecer la salud mental y el bienestar social; y menor tiempo disponible para recreación, ocio y vida familiar. Muchísimas gracias.</p>
92	<p>Aura Cristina Urrea Fajardo</p> 	Presencial	<p>Buenas tardes para todos. Mi nombre es Aura Urrea. Soy residente del municipio de Chía e hija de un conductor que todos los días viaja desde el terminal de Chía hasta el Portal Norte y viceversa. Mi papá se levanta a las 3:30 de la mañana y regresa a casa entre 7 y 8 de la noche, dependiendo del trancón entrando al municipio.</p> <p>El viernes pasado lo acompañé en una de sus rutas. El trancón comenzaba apenas 700 metros después del peaje; un trayecto que normalmente tarda 10 minutos nos tomó 1 hora y 30. Y pensé: esto no es calidad de vida. Ver a los</p>


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


		<p>pasajeros soportar esto cada día y ver a mi papá con niveles tan altos de estrés es algo que no deberíamos normalizar. Ningún ciudadano debería vivir así.</p> <p>Sé que durante la construcción de la Troncal tendremos más congestión de lo habitual, pero confío en que las partes involucradas trabajarán junto a la Alcaldía para minimizar el impacto y evitar que este proceso se vuelva traumático. Tuve la oportunidad de conocer a Accesos Norte, a su equipo y a su institución, y sinceramente creo que es el ente mejor preparado para llevar a cabo este proyecto junto con las entidades públicas que ya han dado su aval.</p> <p>Chía, un municipio rico en cultura, en gente y en futuro, merece una vía acorde a su crecimiento. La calidad de vida de miles de personas está en juego y también la de quienes llegarán con el desarrollo que viene. Por eso digo hoy: sí a la Troncal de los Andes.</p> <p>Pido disculpas si esta postura incomoda a algunas personas, pero confío en que en este proyecto sabrán mantener la armonía con la fauna, el ecosistema y nuestras comunidades, tal como ha ocurrido en proyectos similares en otros países y a nivel nacional. Muchas gracias.</p>
93	<p><b>María Hesney Cardenas Naranjo</b> (Leída Por ANLA)</p>	<p>Buenos días, distinguidas autoridades, queridos asistentes y líderes comunitarios. Las oportunidades no llegan solas, se crean con visión, disciplina y trabajo colectivo. La Troncal de los Andes es una apuesta decisiva por el crecimiento regional. Esta infraestructura mejora la conexión entre municipios, reduce tiempos de desplazamiento y disminuye costos</p>

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

		<p>logísticos para productores, comerciantes y emprendedores.</p> <p>Su puesta en marcha dinamiza sectores claves como el comercio intermunicipal, la agroindustria, el turismo rural, el transporte y las micro y pequeñas empresas. Gracias a esta vía, nuestros territorios fortalecen su capacidad productiva y aumentan su potencial frente a mercados regionales y nacionales.</p> <p>La Troncal no es solo una carretera, es un corredor de productividad que conecta zonas rurales con centros urbanos, facilita la distribución agrícola y reduce pérdidas postcosecha. Se consolidan nuevos ecosistemas de desarrollo y cadenas productivas en la región.</p> <p>Su impacto también se refleja en la generación de empleo. Durante la ejecución del proyecto se crean oportunidades para la mano de obra local, para jóvenes, mujeres cabeza de hogar, trabajadores rurales y microempresarios. Asimismo, una vía moderna y segura atrae nuevas inversiones y fortalece el círculo virtuoso entre empleo, consumo y bienestar social.</p> <p>Finalmente, la Troncal de los Andes simboliza un territorio que avanza unido, seguro y con visión de futuro. Una movilidad eficiente mejora la calidad de vida e impulsa igualdad y un desarrollo más justo para todas las comunidades. Invito a que sigamos trabajando unidos para que este proyecto continúe avanzando con compromiso social y, lo más importante, sentido territorial.</p>
--	---	--


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

94	<p style="text-align: center;">José Domínguez</p> 	<p>Presencial</p> <p>Buenas tardes para todos y para todas. Es importante tener en cuenta que la construcción de la Troncal de los Andes se constituirá en una obra la cual potenciará la dinámica y el desarrollo del municipio de Chía, potenciando varios sectores y actuando como un motor de crecimiento social, económico y urbanístico aquí en nuestro municipio.</p> <p>Los beneficios sociales que trae la Troncal de los Andes para el municipio es la conectividad regional y nacional, consolidando nuestro municipio a nivel región y departamento como un polo de desarrollo. Otro beneficio social será la facilitación del acceso de los residentes, no solamente a sus trabajos, como muchos de los participantes lo hemos manifestado hoy en este lugar, sino también a servicios esenciales como la salud, la educación y demás.</p> <p>¿Qué más nos gustaría? No tener que salir con 30 o 40 minutos de anticipación de nuestras casas a nuestros centros de salud. ¿Qué más nos gustaría? Que no solamente tengamos que levantar a nuestros niños, a nuestras niñas a las 2 o 3 de la mañana para que no los deje la ruta escolar, sino que todos, ellos y nosotros, tengamos una mejor calidad de vida. Disminuye significativamente los tiempos de viaje, lo que se traduce a una calidad que los ciudadanos y los residentes del municipio de Chía queremos y necesitamos.</p> <p>Los beneficios económicos que trae la Troncal de los Andes es que permite un transporte de mercancía más rápido y eficaz, reduciendo costos logísticos e impulsando las actividades de importación y exportación en nuestra región, lo que fomenta un crecimiento para las empresas locales, para las empresas que son de nosotros. El</p>
----	--	--

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

			<p>municipio será más atractivo para habitantes, para empresas y también para inversiones, lo cual generará empleos formales para los ciudadanos y residentes del municipio de Chía.</p> <p>El último beneficio económico es que impulsará sectores del comercio tales como el turismo y los demás servicios que ofrecen los ciudadanos y habitantes de este nuestro bello municipio.</p> <p>El beneficio urbano: esta construcción vial es de vital importancia debido a que obras generarán mayor soporte y tendrán un territorio atractivo y un territorio que estará dispuesto al desarrollo. Es importante tener en cuenta que mayor cantidad de habitantes que se enamoren de este bello municipio, que se enamoren de la Ciudad de la Luna, tendrán ese deseo de comprar casa, de comprar apartamento y vivir, y esto generará una contribución para el municipio. Mayores empresas que desarrollen sus actividades económicas en este municipio, gracias a esta Troncal, permitirá una contribución para el municipio.</p> <p>¿Por qué no, señores Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, decirle hoy un sí a la Troncal de los Andes es decirle hoy sí a la Chía que todos queremos y todos necesitamos? Muchas gracias.</p>
95	Edisson Nicolas Suarez Moscoso	Presencial	<p>Buenas tardes para todos. Mi nombre es Nicolás Suárez, ingeniero ambiental y habitante del municipio de Chía. Esta vía, conocida en su origen como la Troncal del Peaje y hoy como la Troncal de los Andes, es el resultado de un territorio que ha crecido, que se ha densificado y que hoy soporta dinámicas urbanas que superan por</p>




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

		<p>mucho su escala municipal. Debemos aceptar que Chía dejó de ser un pequeño casco urbano rodeado de zonas rurales y desde hace mucho tiempo es un nodo articulador entre Bogotá, la Sabana Centro y los flujos regionales.</p> <p>En esta perspectiva, la Troncal de los Andes cumple tres propósitos esenciales. Primero, la descongestión del centro urbano, y como muchos ya lo han mencionado en este recinto, el tráfico pesado atravesando la avenida Pradilla no solo deteriora la infraestructura vial, sino que también pone en riesgo la seguridad de peatones, estudiantes y ciclistas. Segundo, el impacto regional. Chía, siendo un municipio fundamental en la conexión de la Sabana, no puede pensarse aislada. Somos parte de un sistema territorial mayor y la movilidad regional necesita corredores continuos que permitan el flujo de mercancías sin interferir con la vida cotidiana local. Tercero, la reducción de impactos urbanos nocivos como las concentraciones contaminantes en varios puntos de la ciudad, sobre todo en la avenida Pradilla.</p> <p>Ahora bien, dentro de la responsabilidad ambiental, ningún proyecto tiene legitimidad si se ignora la vida que lo rodea. En el sector donde se proyecta la troncal existe un cuerpo de agua y un entorno ecológico que alberga especies nativas, aves migratorias y vegetación que forma parte del equilibrio de ecosistemas propios de la sabana. La verdadera discusión debe ser cómo garantizar que el desarrollo no fracture la vida, cómo hacer que la infraestructura conviva con los</p>
--	---	--


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


			<p>ecosistemas que hacen de Chía un entorno vivo y no una simple extensión urbana.</p> <p>Muchas respuestas se han buscado en distintas instancias donde este ha sido un tema recurrente, llegando a concluir medidas técnicas como las que se mencionan: diseños que mitiguen al máximo el impacto en las dinámicas de conectividad ecológica, zonas que amortigüen el ruido y la dispersión de partículas, el monitoreo real y articulado permanente de los sistemas bióticos, abióticos y su interacción. Estas medidas no deben contemplarse como ornamentos ambientales, son obligaciones éticas y técnicas que deben integrarse desde el diseño y la ejecución.</p> <p>Chía ha crecido, pero sería un error pensar que el desarrollo y la conservación se excluyen. En realidad, nuestro reto es mayor: demostrar que somos capaces de construir sin borrar la vida que nos antecede. La Troncal de los Andes debe ser entonces ese símbolo de equilibrio, una vía que facilita el movimiento de una región entera, pero que al mismo tiempo respeta la vida natural de los ecosistemas.</p> <p>Como muchos, considero que esta vía es necesaria, pero construida con sostenibilidad, conciencia y respeto por todas las formas de vida. Gracias.</p>
96	Fredy Alexander Ortiz	Presencial	<p>Mi nombre es Fredy Ortiz. Contarles un poquito y, por supuesto, habitante de Chía, de nuestra Troncal de los Andes. Sabemos que la construcción de puentes, caminos y demás es tan antigua como la humanidad. Por supuesto, surge de ¿dónde? De una necesidad básica, que es la de conectar</p>

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


		<p>sociedades, personas y para mejorar su calidad de vida.</p> <p>Hoy vivimos en una época en la que la ingeniería ha alcanzado niveles extraordinarios gracias a las nuevas tecnologías. Podemos construir no solo puentes, sino túneles, estructuras modernas que reducen los tiempos de obra, mejoran la seguridad y, sobre todo, minimizan el impacto ambiental.</p> <p>Tenemos ejemplos internacionales, por supuesto: Estados Unidos, Francia, China, también Finlandia, Alemania, que hoy no han dejado de construir infraestructura; por el contrario, la han transformado en infraestructura sostenible, capaz de proteger ecosistemas mientras impulsan un desarrollo.</p> <p>Pero no vayamos tan lejos: miremos Cartagena, Barranquilla, la Ruta del Sol, que hoy a nivel nacional son grandes referentes. Es por eso que hoy la Troncal de los Andes en Chía representa precisamente esa gran oportunidad de combinar desarrollo, movilidad y protección ambiental.</p> <p>Sabemos que el río Bogotá y sus afluentes son tesoros que debemos preservar, pero la experiencia internacional nos demuestra hoy que no se trata de elegir entre avanzar y proteger; al contrario, la clave está en avanzar protegiendo.</p> <p>Una obra planificada, como se propone la Troncal de los Andes, es integrar soluciones ambientales modernas como los pasos elevados, corredores ecológicos y tecnologías de construcción limpia; proteger y respetar los cuerpos hídricos, incorporando diseños que armonicen con el entorno.</p>
--	---	---


	<b>ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL</b>	Fecha:	28/09/2024
		Versión:	7
		Código:	PC-FO-03

			<p>El Ministerio de Medio Ambiente ha elaborado diferentes ordenamientos territoriales que permiten cumplir con la Ley 99 de 1993 y coordinar acciones entre actores públicos y privados.</p> <p>Es por esto que la Troncal de los Andes, en este momento, no es darle la espalda al río Bogotá, sino todo lo contrario: es reconocer que el desarrollo puede convivir con la naturaleza si se hace con responsabilidad técnica y visión.</p> <p>Como comunidad, tenemos la oportunidad de impulsar una obra que mejore nuestra movilidad, genere bienestar y marque un ejemplo de sostenibilidad para la región. La protección de las fuentes hídricas de la sabana debe ser una prioridad, y el río Bogotá será el articulador para la planeación urbana. Todo deberá ser enfocado a partir de, y como elemento añadido, el enfoque de cualquier propuesta.</p> <p>Muchas gracias.</p>
97	<p>Camilo Ramírez</p> 	Presencial	<p>Mi nombre es Camilo Ramírez, habitante del municipio de Chía. Estimados miembros de la ANLA, autoridades presentes y comunidad de Chía, este no es simplemente un debate sobre una vía, es una conversación sobre qué tipo de municipio queremos ser y cómo equilibramos nuestro desarrollo con la responsabilidad ambiental que exige el siglo XXI.</p> <p>La discusión sobre la modificación de la licencia ambiental para la Troncal de los Andes no es un simple trámite administrativo, es un examen sobre cómo gestionamos la realidad de nuestro municipio. La propuesta de modificar el trazado de la vía para evitar la intervención o el impacto directo en</p>

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

		<p>un cuerpo de agua en el trazado representa exactamente el tipo de ajuste técnico que demuestra madurez institucional.</p> <p>Acá no se están ignorando las preocupaciones ambientales, se están incorporando al diseño mismo del proyecto. Esta es la diferencia entre desarrollo sostenible real y retórica ambiental vacía. La diferencia entre un mal y un buen análisis de una situación es que el mal análisis se limita al efecto visible, mientras que el correcto análisis tiene en cuenta tanto lo que se ve como lo que no se ve.</p> <p>En este proyecto lo que se ve es la preocupación por uno o unos cuerpos de agua en el trazado original, una inquietud que en la modificación propuesta busca resolverse técnicamente. Pero lo que no se ve, y es donde debemos poner el foco, son los costos ocultos que pagamos cada día que esta obra permanece estancada.</p> <p>Lo que no se ve es el aire contaminado que respiramos hoy los habitantes del casco urbano de Chía por el paso obligado de vehículos de carga pesada. Lo que no se ve son las horas de vida y productividad perdidas en congestiones que serían evitables o mitigables.</p> <p>Permítanme compartir algunos ejemplos concretos de cómo otros países han enfrentado desafíos similares. En Noruega, cuando construyeron la autopista E39, que atraviesa algunos de los fiordos más importantes del mundo, desarrollaron túneles submarinos y puentes flotantes que minimizan el impacto en los ecosistemas marinos, mientras conectan comunidades que históricamente estaban aisladas, y no</p>
--	--	---

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


			<p>detuvieron el proyecto por preocupaciones ambientales. Hoy esa región es próspera económicamente y sus ecosistemas están protegidos.</p> <p>Miremos ejemplos como Suiza o como Francia. Allí no frenaron la conectividad de infraestructura y minimizaron el impacto en el suelo, permitiendo que el comercio y la vida fluyan. ¿Por qué no podemos replicar estos ejemplos en Chía? Tenemos la capacidad técnica, tenemos los desafíos ambientales y ahora tenemos la oportunidad de modificar el trazado para hacerlo mejor.</p> <p>La pregunta no es si debemos construir o no, sino cómo construimos de manera responsable e inteligente. La propuesta actual de modificar el trazado es exactamente eso: una respuesta técnica a las condiciones específicas de nuestro territorio. No se trata de ignorar el entorno, sino de ajustar el diseño para tener un impacto mínimo o incluso nulo, permitiendo así terminar la vía que es urgente para la salud pública y para la competitividad de la región. Gracias.</p>
98	<p>Wilmar Andrés Guzmán Chitiva</p> 	Presencial	<p>Muy buenas tardes para todos. Esta intervención tiene como objetivo presentar una posición técnica y fundamentada a favor del desarrollo del proyecto Troncal de los Andes en el municipio de Chía, destacando las razones ambientales, territoriales y de servicios públicos que justifican su ejecución bajo los estándares actuales de planeación sostenible.</p> <p>Primero, los beneficios ambientales derivados de la mejora en la movilidad. La Troncal de los Andes permitirá reducir tiempos de desplazamiento, disminuir emisiones contaminantes por</p>




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

		<p>congestión y mejorar la calidad del aire al optimizar el flujo vehicular.</p> <p>Segundo, ajustes técnicos que demuestran la protección ambiental. El proyecto incluye la realineación del trazado para evitar cuerpos de agua como Las Veguitas y la incorporación de estructuras hidráulicas que mantienen los flujos naturales y reducen riesgos de inundación.</p> <p>Tercero, la oportunidad para modernizar infraestructuras de servicios públicos. La construcción del corredor permitirá organizar y mejorar las redes de servicios públicos, aportando resiliencia frente a los eventos climáticos extremos.</p> <p>Cuarto, cumplimiento de los procesos ambientales y participación ciudadana. El proyecto avanza bajo el control de la ANLA con trámites formales, verificación técnica y espacios de participación ciudadana que garantizan transparencia y rigor ambiental.</p> <p>Quinto, articulación territorial y ordenamiento urbano. La Troncal es un eje estructural que permitirá descongestionar vías existentes, articular transporte futuro y mejorar la planificación de Chía.</p> <p>Sexto, la compatibilidad con un modelo de desarrollo sostenible. La vía puede integrar corredores verdes, zonas de amortiguación ecológica y medidas de compensación, demostrando que la infraestructura y el ambiente pueden coexistir.</p> <p>En conclusión, la Troncal de los Andes representa una oportunidad para modernizar movilidad, reducir emisiones, mejorar servicios públicos, fortalecer la gestión del agua y avanzar</p>
--	--	--


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

			<p>hacia un modelo de desarrollo urbano y ambiental sostenible. La construcción de la Troncal de los Andes, junto con la aprobación de la modificación ambiental basada en el nuevo trazado presentado por Accesos Norte, representa una decisión estratégica responsable para el desarrollo sostenible de la región. Muchas gracias.</p>
99	<p>Carlos Alberto García Montes</p> 	Presencial	<p>Muy buenas tardes para todos, estimados miembros de la Autoridad Ambiental, autoridades regionales y nacionales y comunidad en general. Mi nombre es Carlos García y represento en esta importante audiencia a la Cámara Colombiana de la Infraestructura en calidad de vicepresidente técnico. Hoy nos reunimos para presentar ponencia sobre la solicitud de modificación de la licencia ambiental para la unidad funcional 3 de la Troncal de los Andes, un proyecto vital para la Sabana de Bogotá y del país.</p> <p>El objeto fundamental de este proyecto de 3.44 km es actuar como una vía de primer orden en doble calzada que se integre a la red vial nacional. Su meta principal es reducir la presión del tráfico pesado en la avenida Pradilla en Chía y garantizar el tránsito de este flujo desde la variante de Chía-Cota hacia la autopista norte.</p> <p>La modificación que hoy nos convoca es un ajuste en el trazado geométrico en 1.34 km. Esta corrección responde a una necesidad ambiental: evitar la intervención directa del cuerpo de agua ubicado en el predio Las Veguitas. Este cambio, solicitado incluso por la ANLA en la Resolución número 1055 de 2023, conlleva ajustes como la reubicación de</p>

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


		<p>dos puentes de 102 m sobre el río Bogotá y la implementación de un box culvert doble sobre el canal Proleche. Estas soluciones protegen la conectividad hídrica y optimizan el trazado para un desarrollo vial responsable.</p> <p>La Troncal de los Andes no es solo una carretera, es una solución estructural a la congestión que hoy colapsa el casco urbano de Chía. La importancia de esta consolidación se fundamenta en las relaciones comerciales y las dinámicas poblacionales entre los diferentes centros urbanos de la Sabana de Bogotá, donde Bogotá es el centro gravitatorio que atrae la mayoría de viajes. Este corredor, que funcionará como una conexión transversal, mejorará la capacidad de los accesos norte de la capital, incluyendo la autopista norte y la carrera séptima.</p> <p>Gracias a esta obra, los beneficios esperados son contundentes. Se anticipa una reducción de aproximadamente el 40% del tiempo de recorrido actual. Se prevé una disminución de los costos de operación vehicular cercana al 32%. Se recuperan las vías urbanas de Chía, se reduce el deterioro y los índices de accidentalidad que hacen vulnerables a peatones y ciclistas. La Troncal de los Andes puede impulsar el desarrollo económico de la región, facilitando el transporte de cargas y pasajeros.</p> <p>Un beneficio crucial, más allá de la economía, es el impacto en la calidad del aire. Reconocemos que la ejecución de cualquier proyecto genera impactos ambientales positivos y negativos. Es fundamental señalar que el concesionario ha presentado ante la autoridad ambiental, para cada posible</p>
--	--	--


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

			<p>impacto, las medidas preventivas, correctivas o de mitigación a implementar en el marco de la licencia ambiental.</p> <p>La modificación que hoy apoyamos desde la Cámara Colombiana de la Infraestructura... Muchas gracias.</p>
100	<p>Sergio Andrés Rodríguez Rojas</p> 	Presencial	<p>Buenas tardes. Me voy a permitir leer dada la premura del tiempo. Desde el año 2000, en lo que se definió en el Acuerdo 17, a través del cual se ordena el Plan de Ordenamiento Territorial para el municipio de Chía, se dejó establecido dentro de los proyectos viales a construir el desarrollo de la Troncal del Peaje, hoy conocida como carretera de los Andes, siendo este proyecto identificado como prioritario en esa época, teniendo en cuenta el alto impacto que tendrá en la movilidad del municipio.</p> <p>Es importante entonces hacer referencia a una serie de eventos que se han venido generando en torno a la existencia o no de un cuerpo hídrico en la zona de influencia en donde se está desarrollando el proyecto de construcción de la carretera de los Andes, los cuales me permito poner en consideración.</p> <p>Primero, en el acta de concertación de los asuntos ambientales, que es la base para la formulación del Acuerdo 17 del 2000, por medio del cual se adopta el Plan de Ordenamiento del municipio de Chía, no se evidencia que dentro de los determinantes ambientales se haya identificado la existencia de un cuerpo hídrico en el sector objeto de la construcción de la Troncal del Peaje.</p> <p>Segundo, de la misma manera, en el acta de concertación de los</p>

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

		<p>determinantes ambientales suscrita en el 2015 entre el municipio de Chía y la CAR, la cual sirvió como base para la formulación del Acuerdo 100 de 2016, por medio del cual se adoptó la revisión general del Acuerdo 17 de 2000, tampoco se encuentra como determinante ambiental la identificación de un cuerpo hídrico en el sector donde se tenía proyectada desde el año 2000 la construcción de la Troncal del Peaje.</p> <p>Tercero, en el año 2017, cuando se iniciaron las acciones tendientes a la adecuación hidráulica del río Bogotá, el Fondo de Inversión y Adaptación del río Bogotá, FIAB de la CAR, adquirió una parte del predio Meandros para realizar una serie de obras para amortiguar las crecientes del mencionado río. En este proceso tampoco se evidencia que la corporación ambiental haya hecho referencia al mencionado cuerpo hídrico, aunque en el informe DRN 044 del 2021 menciona que los propietarios conocieron durante todo el proceso de adquisición de esa porción del terreno que por el área restante que no iba a ser adquirida por la CAR se desarrollaría el proyecto Troncal del Peaje.</p> <p>Cuarto, en el año 2018 y como parte del proceso, la ANLA emite la Resolución 2189 del 22 de noviembre de 2018, a través del cual otorgó a la sociedad Accesos Norte la licencia ambiental para el proyecto construcción Troncal de los Andes, localizado en el municipio de Chía. Es importante entonces mencionar que dentro de esa licencia tampoco se hace mención a la presencia del cuerpo hídrico en el área del proyecto.</p> <p>Lo anterior expuesto nos lleva a preguntarnos si dentro del proceso de otorgamiento de la licencia por parte de</p>
--	--	--

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

			<p>la ANLA no se realizaron los estudios de rigor para poder identificar el mencionado cuerpo hídrico y así poder garantizar su protección, así como también definir desde los estudios iniciales una alternativa ambientalmente sostenible para el proyecto. De alguna manera, la falta de rigurosidad técnica nos ha llevado a distintas entidades, tanto del orden nacional, departamental como municipal, a generar un posible detrimento patrimonial al invertir en una obra que podría generar un daño ambiental.</p> <p>Al día de hoy queremos pedirle a la ANLA que como máxima autoridad se pronuncie frente a la modificación de la licencia que permitirá la culminación de una obra de infraestructura vial de gran importancia, no solo para el municipio, sino también para la región. Gracias.</p>
101	<p>Ana Margarita Rujeles</p> 	Presencial	<p>Buenas tardes. Mi nombre es Ana Margarita Rúgeles, represento la Junta de Vivienda Comunitaria La Cabaña, sector El Rinconcito, vereda Samaria. Un cordial saludo para todos y para todas. Como representante de mi comunidad, agradezco el espacio que hoy tenemos para poder expresar nuestras necesidades reales frente a un proyecto tan importante para el futuro de nuestro territorio como es la Troncal de los Andes.</p> <p>Como junta comunitaria hemos enfrentado múltiples dificultades para avanzar en la consolidación del proyecto habitacional La Cabaña. Algunos de estos retrasos se deben a las decisiones judiciales relacionadas en la sentencia del río Bogotá, emitida por el despacho de la magistrada Neli Yolanda Villamizar, que ha limitado el</p>



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

		<p>desarrollo urbano en zonas específicas del municipio.</p> <p>A pesar de reconocer la importancia que tenemos en proteger nuestro río, también debemos buscar soluciones que garanticen el bienestar, la movilidad y la calidad de vida de todos los habitantes que hoy represento. La movilidad de Chía es algo muy importante para todos y está en un punto crítico, como ya lo conocemos durante estos largos años.</p> <p>Hoy miles de familias, incluyendo las que represento, sufren diariamente todas las congestiones, la falta de corredores eficientes, la ausencia de alternativas reales al acceso a Bogotá y a otros municipios vecinos. La Troncal de los Andes ofrece beneficios directos que nos van a impactar positivamente a toda la comunidad.</p> <p>Reducción significativa de los tiempos de desplazamiento: este corredor permitirá aliviar la congestión en vías como la variante y la avenida Pradilla. Los beneficios sociales que hoy necesitamos son mejorar la conexión de un municipio para mayor oportunidad, empleo y también la reactivación del comercio, aumentando la competitividad y la valoración responsable de todas las zonas urbanas y rurales.</p> <p>Este impacto positivo nos mejorará la calidad de vida. Como Junta de Vivienda La Cabaña expresamos nuestro respaldo al proyecto de la Troncal de los Andes, por lo cual solicitamos se tengan estas consideraciones: que se garantice un diseño con criterios ambientales estrictos con respecto a la sentencia del río Bogotá. Muchas gracias.</p>
--	--	--

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

102	<p>David Rodríguez</p> 	<p>Presencial</p> <p>Muy, muy buenas tardes a todos. Muchas gracias a los que nos esperaron. Yo sé que ha sido una jornada extenuante. Muchas gracias a los funcionarios, muchas gracias a AcceNorte por escucharnos. Yo hoy vengo a hablar por la gente, por la gente que no tiene dinero ni posibilidad ni nada de venir a una vaina de estas un domingo, que está cansado y es la única posibilidad que tiene para ver a su familia durante la semana. Yo vengo a hablar por esas personas. Yo vengo a hablar por una hora al día que puedan ver más a sus hijos, media hora que no tengan que madrugar tanto cuando se desplazan de un lado a otro.</p> <p>Porque, señores de la ANLA, su función, ustedes son servidores públicos y lo que tenemos que lograr es que estén al servicio del público, de la gente, de la gran mayoría. Aquí vino todo el conjunto San Jacinto y tienen todo el derecho del mundo. Tienen todo el derecho del mundo de venir y decir: “Se me desvaloriza mi propiedad, no puedo hacer un campo de polo que ya tenía diseñado y tal.” Maravilloso. Eso es legítimo. Yo creo que yo no soy enemigo de eso. Yo creo que la expropiación tiene que ocurrir o la venta de predios para una carretera tiene que ocurrir dentro de unos parámetros legales. Para eso está inventada, para eso está en la Constitución, para eso está en la ley.</p> <p>Pero lo que no puede ser es que, de repente, mágicamente, en un potrero que iba a ser un campo de polo aparezca un humedal y de repente sea digno de defensa. Eso es lo que yo no entiendo, cómo funciona. Mágicamente aparece un humedal en un sitio donde nunca se decretó por ninguna autoridad</p>
-----	---	--

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


			<p>ambiental. Eso es lo que no tiene ningún sentido.</p> <p>Ahora, unos participantes nos dicen: si lo corre 200 métricos, ya no hay ningún problema. ¿Acaso estos pajaritos, estos animalitos no están a 200 metros? Claro que sí. Hay que hacer una intervención consciente, claro. Yo creo que aquí Accenorte nos hizo una exposición bastante clara sobre todos los riesgos que ha mitigado. Lo que pasa es que no puede haber ninguna intervención, no se puede hacer conservacionismo extremo, porque entonces lo que nos quedamos es atascados en un trancón toda la vida.</p> <p>Es que tenemos que sacrificar nuestras vidas, horas, días de nuestras vidas por un humedal que se acaban de inventar. Yo no creo que eso sea lo correcto. Aquí, además, hay una crisis de confianza en el Estado y de la inversión. Chía tiene derecho a desarrollarse. El norte de Bogotá tiene derecho a desarrollarse. Cundinamarca tiene derecho a desarrollarse bajo los lineamientos que ustedes originalmente establecieron.</p> <p>Yo creo que se está cumpliendo con la norma. Yo creo que se están haciendo las cosas bien. Déjennos vivir tranquilos y que no los intereses de una pequeñísima minoría, los caprichos de una pequeñísima minoría y los intereses económicos de una pequeñísima minoría afecten a la gran mayoría del pueblo trabajador de Cundinamarca, de Chía, de Bogotá. Gracias.</p>
103	Daniela Chacón Chacón	Presencial	<p>Buenas tardes a todos. Hoy estoy aquí para intentar darle voz a esos seres vivos que en los grandes discursos de desarrollo socioeconómico suelen ser tratados como obstáculos o estorbos.</p>



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

		<p>Espero no haber llegado tarde como ambientalista, como han dicho anteriormente, porque es evidente que esos seres que no votan, no protestan y no facturan no importan. Vivo y trabajo en Chía, sé perfectamente lo que es el caos de la movilidad. Lo sufro como todos y si estoy de acuerdo con que el municipio y la región necesitan soluciones, pero desde niña he defendido algo que considero elemental: el progreso no puede significar arrasar con los ecosistemas que nos sostienen. No es progreso si destruye la base misma de la vida.</p> <p>Humedales que no importan si existían antes o no, porque actualmente hay un ecosistema que debemos proteger. Además, los que existían desde hace años ya están contruidos, como el Torca, y por no haberlos protegido ahora los animales buscan en dónde vivir y este es uno de sus hogares. Somos un solo planeta y un solo ecosistema vivo. Y cuando generamos desequilibrios, cuando drenamos humedales, cuando canalizamos ríos como si fueran basura, cuando decimos que un desarrollo vale más que una especie o un ecosistema, los primeros y más graves afectados terminamos siendo nosotros mismos.</p> <p>Sé que muchos aquí, quizás el 100% de los asistentes, creen que los seres humanos somos la raza superior. Pero quiero decir algo: esa idea de superioridad es precisamente lo que nos tiene al borde del colapso ambiental. Y hoy estoy aquí en contra de la promesa que le hice a mi familia de intervenir de manera anónima. ¿Por qué? Porque en Chía y en la Sabana, quienes defendemos este humedal o cualquier otro hemos sido</p>
--	---	---

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

			<p>estigmatizados por nuestros vecinos, amigos y hasta nuestros propios jefes. Hemos sido hostigados en redes sociales, señalados como enemigos del desarrollo, como si pedir sostenibilidad fuera traicionar a nuestros propios amigos y vecinos.</p> <p>Por eso solicito, con fundamento en la Ley 993, que la ANLA incorpore en el expediente el documento que enviamos al correo oficial reportando estos hostigamientos. La estigmatización de la comunidad afecta la validez del proceso participativo. No se puede hablar de participación real cuando la ciudadanía tiene miedo a hablar.</p> <p>Y quiero decir una cosa especial para quienes hoy defienden la intervención del humedal con el argumento de que en otros lugares ya lo han hecho, como en la ciénaga. Que algo se haya hecho antes no significa que estaba bien. Los errores ambientales del pasado no son precedentes, son advertencias. La destrucción de ecosistemas en Bogotá, la Sabana y el Amazonas no es un ejemplo a seguir, es un recordatorio del daño que todavía estamos pagando.</p> <p>Solicito a Accesos Norte que nos dé opciones de vía que no afecten en ningún aspecto el canal ni los humedales y que no nos impongan lo que mejor les conviene monetariamente. Sí a la Troncal de los Andes, pero sostenible. Muchas gracias.</p>
104	Damaris Rojas	Presencial	<p>Buenas tardes a todos. Yo radiqué ponencia; acabo de decidir no leerla. Les pido que la estudien objetivamente dentro de su procedimiento. Yo quiero hacer dos peticiones, señores AcceNorte. Quitémonos los egos, los intereses creados por muchos políticos</p>


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


		<p>y económicos. Los invito a que estudien una o dos alternativas que no toquen el humedal ni el canal; es a lo único que los invito.</p> <p>Nosotros vamos a seguir protegiendo al humedal. Vamos a continuar, pase lo que pase en esta audiencia. Vamos a seguir protegiendo el humedal. Quitémonos ese tiempo de discusiones jurídicas y estudien una o dos alternativas que nos eliminen todo este tiempo administrativo, jurídico, legal, y no nos vamos a meter más; es decir, desde que no nos toquen el humedal, no vamos a seguir discutiendo.</p> <p>Una: señores ANLA, doctora Luz Dari, ustedes están para proteger al medio ambiente única y exclusivamente. Los invito a que sean la voz del medio ambiente. Los invito a que estudien los sin afectarlos, no mitigando lo que pase después de la intervención. Ya ahí no hay nada que hacer. Ya acabamos en el mundo con más del medio ambiente. No continuemos haciéndolo. Muchas gracias.</p>
105	<p>Munir Cárdenas</p> 	<p>Presencial</p> <p>Muy buenos días. Nos encontramos en este momento en el humedal de Los Andes observando el agua, cómo empieza a correr desde el canal de Proleche, al cual se acaba de hacer una conexión del canal de Proleche al humedal de Los Andes. Aquí vemos el agua entrar, alimentar el cuerpo de agua al que hemos estado haciéndole mantenimiento, limpieza, vigilancia.</p> <p>Esto era el humedal del cuerpo de agua o como lo quieren llamar los falsos ambientalistas. Esto es un video de a finales de febrero del 2021, que varios ambientalistas con una excavadora, como se vio ahí, cogen, entran justamente donde era el humedal, o</p>




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

		<p>donde quieren imaginarse que era el humedal, y rompen lo que es el canal Proleche. ¿Por qué razón? Porque se le estaba secando, porque como ya se vio en varios momentos en esta audiencia pública, pues el humedal es reciente; fue por inundación y, por fin, cuando se secan, les tocó romper el canal para volverlo a inundar. Es la simple razón.</p> <p>Pero yo tengo varias preguntas adicionales, y es para analizar, que es justamente si tanto importa el ambiente, por qué razón entonces se protege pues el cuerpo de agua, un humedal, pero se rompe entonces el canal Proleche. O también yo me pregunto, ¿cuánto puede costar una excavadora? Porque ellos, nadie, no, aún no se sabe después de cuatro años quién lo hizo. Yo no sé si el señor Mauricio Mustafá de una vez, que es inmobiliario, sabe por ahí cuánto puede costar una excavadora, arrendarla o algo. Me queda la duda, me gustaría saber.</p> <p>Pero también yo le hago esa crítica un poco a lo que son los ambientalistas de todo, de que muestran un trazado de todo, ya lo modificaron, ya de todo, y lo quieren volver a modificar. Pero lo más curioso es que, como dicen, unos métricos al sur, unos métricos hacia allá, pero lo más curioso es justamente para no intervenir con lo que son los predios de San Jacinto. Siempre es como esa defensa a esos intereses, pero de personas muy específicas, para no crear una vía que es necesaria.</p> <p>La Troncal de los Andes es una necesidad, ya tiene un estudio ambiental que lo cumple y necesitamos una vía que es esta troncal para ayudar a lo que es Chía, Bogotá y que las familias y las personas no pierdan más trancón. Esa pelea del ambientalismo</p>
--	--	---

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

			<p>siempre es la misma, la vimos en varios proyectos y no puede ir más. Ante todo, siempre deben ser las obras, obviamente bien pensadas, pero siempre se tienen que hacer para el beneficio de todos. Muchas gracias.</p>
106	<p>Juliana Bejarano</p> 		<p>Buenas tardes a todos y un agradecimiento muy especial por permitirnos participar en esta audiencia. Yo soy Juliana Bejarano, soy gerente de la seccional ANDI Bogotá, Cundinamarca y Boyacá, y desde este capítulo regional de nuestra asociación representamos a cerca de 600 empresas de 23 sectores económicos distintos que aportan alrededor del 60% del producto interno bruto de esta región.</p> <p>Y quiero decirles por qué estamos completamente a favor de este proyecto. Primero, porque la vida de los ciudadanos cundinamarqueses, la vida de los trabajadores de nuestras empresas, no puede seguirse gastando en un trancón. Y segundo, porque no podemos correr el riesgo de retroceder en productividad, en competitividad, pero sobre todo en reducción de la pobreza.</p> <p>Esta región se ha caracterizado por tener un tejido empresarial demasiado robusto. ¿Por qué? Porque tiene las condiciones de competitividad, entre ellas la infraestructura. Pero hoy realmente las vías para nuestra logística empresarial están absolutamente colapsadas y eso nos va a retroceder, en que las empresas prefieran producir sus bienes y sus servicios, producir sus empleos, en otras regiones del país o incluso en otros países del mundo, porque es mucho menos costoso hacerlo allá.</p>

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


		<p>Realmente Cundinamarca es vital para la economía del país. Aquí se moviliza el 30% de toda la carga y eso se debe a que estamos abasteciendo a casi 11 millones de habitantes. Hoy la avenida Pradilla, por donde tiene que pasar obligatoriamente el transporte de carga, ya realmente no es un corredor incidental, es un corredor estructural, pero realmente está colapsado y por eso necesitamos tener esta vía de la Troncal de los Andes.</p> <p>Nosotros, realmente, con estas restricciones de la avenida Pradilla, los empresarios han tenido alrededor de unos sobrecostos en la logística del 15–20%, de acuerdo a nuestras mediciones internas en la ANDI. Y si eso sigue incrementando, por eso es lo que les estamos diciendo: podemos retroceder en la capacidad competitiva de esta región.</p> <p>Nosotros desde la seccional Bogotá, Cundinamarca y Boyacá de la ANDI somos unos comprometidos también con la inversión en ecosistémicas y creemos que definitivamente el trancón y esta falta de movilidad está afectando muchísimo más ese rol, ese papel estratégico de nuestros ecosistemas de la región en la regulación hídrica.</p> <p>Entonces, por eso animamos a que se acepte esta modificación de la licencia.</p>
107	<p>Henry Humberto Herrera Hernández</p> 	<p>¿Será que esto que vemos es un capricho de ricos o eso no lo da la naturaleza? Señores, autoridad ambiental, autoridad con facultad de imponer, facultad de tomar decisiones. Hoy estamos aquí para ver un tema eminentemente ambiental y nos hemos dedicado el 90% del tiempo a temas que debió haber hecho el concesionario, temas técnicos, que hay muchos</p>

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

			<p>trancones. Vámonos ahorita para Bogotá, ¿cuánto nos gastamos en este momento de aquí a Bogotá hoy? Imagínese con la Troncal del Peaje del año 2000, Acuerdo 17, o con lo que hoy llamamos de los Andes, ¿no congestiona más?</p> <p>Señores, el tema no es una imposición de unos ricos, como lo quieren decir. El tema es que se deben proteger todos los medios y ustedes como autoridad tienen ese deber. Yo les pido por favor que revisen todo el proceso. A mí, como vecino de la zona, nunca me fue involucrado en la participación ciudadana que da el artículo 79 de la Constitución Nacional.</p> <p>Ya se ha avanzado muchísimo de todo lo que... y esa es una de las ventajas de ser los últimos: que Proleche existe, todo el mundo lo ha dicho; que hay unas aguas, también lo han dicho; que están reconocidas, que no están reconocidas, lo han dicho muchas veces; que es un humedal. Trajeron en los primeros 45 minutos después de la intervención de todas las autoridades unos aspectos eminentemente ambientales, que es lo único que se ha escuchado a lo largo de esta diligencia. Lo demás han sido temas de figurar, de ponerme aquí un micrófono para que me escuchen, de decir que es un tema de ricos, que es una retroexcavadora, que cuánto vale una retroexcavadora... ¿qué importa en este momento eso, sí?</p> <p>¿Qué tenemos que proteger? Tenemos que proteger el ambiente, la vida. Es lo que se está discutiendo aquí en este momento, señores. O sea, usted no me puede intimidar porque tiene una cámara y es un tiktok. Sí, estamos aquí ante una autoridad, y lo único que pido como autoridad es que se tome una</p>
--	--	--	---


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

			<p>decisión ambiental, que se proteja el ambiente, que se proteja a la gente que reside cerca. Ahí no hay estudios de ruidos, no hay estudios de impactos, no hay nada de protección. Solo les pido eso, señores autoridad. Muchas gracias.</p>
108	<p>Juan Pablo Ramírez</p> 		<p>Muy buenas tardes, Juan Pablo Ramírez, secretario de Movilidad de Chía. Muy buenas tardes, señores de la ANLA. Con mucho respeto, quiero que ustedes vean el panorama de lo que hoy en día es la avenida Pradilla: 830 metros que unen dos corredores viales concesionados de Vías APP, que empieza desde Chía y termina hasta Girardot y Accesos Norte. En esos 830 metros de la avenida Pradilla, que no están diseñados para soportar carga, estamos generando que soporte transporte de carga, lo cual básicamente amenaza algo de lo que aquí casi nadie ha hablado, y como secretario de Movilidad me corresponde hablar, que es la seguridad vial.</p> <p>Esta situación se vive a diario en la avenida Pradilla. Por eso nosotros tuvimos que tomar la decisión de generar un pico y placa ambiental de carga. Ese pico y placa ambiental de carga nos ha llevado a tener que sentarnos con los transportadores, aquí hay varios gremios del transporte, y ponernos de acuerdo, y esto es un mensaje para todos: tenemos que ser capaces de ponernos de acuerdo, de construir a través de la diferencia. No podemos quedarnos simplemente siendo sectarios, comentando y diagnosticando sin generar soluciones.</p> <p>El ser humano, cualquier desarrollo que genere, va a impactar el ambiente. Pero de todas maneras todos —y yo creo que acá nadie se opone a proteger el</p>

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

		<p>ambiente— tenemos que ser capaces de habitar un territorio, desarrollarnos y proteger el ambiente. Igualmente, de acuerdo con datos del Observatorio de Movilidad, el 70% de los siniestros viales de Chía con lesionados y fallecidos están en el corredor vial entre la Autopista Norte, avenida Pradilla y Vías APP. Esto es un llamado de atención: la vía está colapsada y no solamente se está amenazando con el deterioro de la calidad de vida, sino con la vida de los habitantes y de los ciudadanos.</p> <p>Esto nos toca vivir a diario en la Pradilla. Hay más de 12 pozos de inspección en la Pradilla que han colapsado básicamente porque no aguantan la carga. Asimismo, quiero hacer un llamado a Accesos Norte: la responsabilidad que tenemos con la seguridad vial y la responsabilidad que tenemos con la Troncal de los Andes es incluir también a otros actores viales. Yo creo que los bici usuarios son un actor vial muy importante y la seguridad vial debe ser un elemento transversal en la planificación de la vía. Igualmente, escuchar a los ciudadanos y, en todo caso, generar las modificaciones necesarias ambientales para no vivir esto, porque yo creo que los seres humanos, en cualquier situación que se desarrollen, van a generar un efecto colateral que en todo caso tenemos que mitigar.</p> <p>Señores de la ANLA, con mucho respeto y como secretario de Movilidad, que a diario tengo que recibir a los ciudadanos molestos por los trancones y por el deterioro de la calidad de vida, sí protegemos el medio ambiente, pero con el desarrollo sostenible. Y no nos podemos quedar solo en la</p>
--	--	--




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


			sostenibilidad sin el desarrollo. Yo pido que todos nos unamos y de verdad apoyemos la Troncal de los Andes. Muchas gracias.
109	<p>participante Anónimo (ponencia leída por ANLA)</p> 		<p>Buenas tardes. Respetuosamente me permito manifestar mi profunda preocupación frente al proyecto vial adelantado por la ANI y AcceNorte denominado Troncal del Peaje, cuyo trazado se propone desarrollar en las cercanías inmediatas de mi residencia. Dada la magnitud del flujo vehicular proyectado y la cercanía directa con mi vivienda, solicito formalmente que esta autoridad adopte todas las medidas necesarias para evitar afectaciones a mi salud, tranquilidad, calidad de vida y entorno, con fundamento en el derecho fundamental a un ambiente sano y en la normativa ambiental vigente.</p> <p>Primero: vulneración del principio de participación informada. En primer lugar, es mi deber informar que nunca he sido citada, convocada ni notificada sobre reuniones, audiencias, socializaciones, visitas técnicas o espacios de participación relacionados con el proyecto. Por lo tanto, no he tenido la oportunidad de presentar observaciones, ejercer control ciudadano ni participar de manera efectiva, como lo exige la Constitución, la Ley 99, la Ley 993 y la jurisprudencia de la Corte Constitucional. Tampoco he sido notificada de acto administrativo alguno que afecte mi propiedad ni del inicio de estudios o intervenciones en el área donde resido. En consecuencia, desconozco por completo si el proyecto contempla medidas ambientales indispensables para proteger a la comunidad.</p> <p>Segundo: falta de claridad sobre medidas de mitigación en el área</p>


	<b>ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL</b>	Fecha:	28/09/2024
		Versión:	7
		Código:	PC-FO-03

			<p>residencial. En particular, desconozco si el estudio ambiental incluye: 2.1, medidas de aislamiento acústico y visual, tales como instalación de pantallas antruido, franjas arborizadas o vegetación densa, uso de pavimentos fonoabsorbentes, con el fin de evitar el deterioro de un entorno que históricamente ha albergado flora y fauna nativa y que garantiza condiciones de tranquilidad propias de la zona; 2.2, un retiro adecuado entre la vía y las viviendas, incluyendo zonas verdes y amortiguadores naturales que reduzcan impactos de ruido, material particulado y contaminación del aire; 2.3, medidas claras para la fase de construcción, como control de maquinaria, manejo de emisiones y polvo, barreras temporales de protección y garantías de seguridad para los residentes.</p> <p>Tercero: nuestra posición como comunidad. La comunidad sí queremos la vía, pero queremos una vía técnica, ambientalmente responsable, diseñada con criterios científicos y con participación real y transparente. No aceptamos un trazado que desconozca la evidencia, afecte humedales, ponga en riesgo a las familias y oculte información esencial.</p> <p>Por lo anterior, solicito respetuosamente que esta comunicación sea incorporada en el expediente ambiental y que se le exija a la empresa sustentar de manera técnica sus decisiones y garantizar una participación ciudadana auténtica, informada y conforme a la ley. Gracias. Muchas gracias.</p>
110	Participante Anónimo (ponencia leída por ANLA)		Señores ANLA, comunidad y autoridades ambientales, comparezco para presentar evidencia científica que demuestra que el humedal Los Andes y

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


	<div>02:42</div>  <div> <b>PARTICIPANTE</b>  <small>Audiencia Pública Ambiental - Proyecto Tonal de los Andes</small> </div>	<p>el canal Proleche son un único ecosistema. Esta afirmación no es opinable; está documentada en la caracterización ambiental elaborada por BMC Colombia y la Universidad del Bosque en 2021 y 2023, basada en datos hidrológicos, biológicos y ecológicos plenamente verificables.</p> <p>Este estudio, que incluyó macroinvertebrados, aves, mamíferos, herpetofauna, flora y análisis de suelo y agua, concluye que existe conectividad hidrológica y biológica continua entre el canal y el humedal. Allí habitan especies endémicas y en peligro como la tingua moteada (nombre científico), la monja bogotana, el búho ojericorto, la rana monitor y la serpiente tectus (nuevamente nombre científico, qué pena que no los pronuncie), además de ser paso de aves migratorias internacionales.</p> <p>Este ecosistema presenta una alta diversidad con 30 especies de aves y macroinvertebrados, indicadores de buen estado ecológico. El canal funciona como un corredor biológico indispensable para mamíferos como cavia (nombre científico nuevamente), especie endémica cuya población depende del tránsito continuo por el canal.</p> <p>El proyecto presentado por Accesos Norte propone instalar un box culvert de 140 metros, lo que significa fragmentar completamente el ecosistema, eliminando la entrada de luz, bloqueando el intercambio de oxígeno y destruyendo el corredor faunístico. Esto genera la pérdida permanente de funcionalidad ecológica, afectando gravemente a especies protegidas y</p>
--	---	---


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

		<p>desconociendo el principio de no regresión ambiental.</p> <p>Por esta razón, solicito a la ANLA requerir a Accesos Norte estudios completos y actualizados, especialmente en modelación hidrológica, estudios de conectividad ecológica, evaluación de población de especies protegidas, análisis serio de la alternativa de trazado; no aprobar el box culvert ni el paso por el humedal hasta que se demuestre científicamente que no habrá pérdida de integridad ecológica, algo que hoy no está demostrado. Este humedal es uno de los pocos que quedan en la Sabana. No podemos permitir que una infraestructura vial borre un ecosistema que está vivo, funcional y en recuperación. Muchas gracias.</p>
111	<p>Participante Anónimo (ponencia leída por ANLA)</p> 	<p>Respetados señores, antes que todo quiero manifestar que soy un ciudadano que apoya la construcción de la Troncal de los Andes, pero que pide se respete la ley y las normas, se siga el debido proceso, se tenga en cuenta el medio ambiente y el impacto social de la troncal. A continuación relaciono algunas de las protuberantes fallas del proceso seguido hasta ahora, haciendo énfasis en el impacto ambiental, no sin antes resaltar que, a pesar de ser vecino muy cercano al proyecto, no he sido convocado a audiencia alguna, no he sido informado de nada alrededor del proyecto y sí he podido ver el impacto negativo que desde ya está teniendo en el medio ambiente.</p> <p>El EIA reconoce que el riesgo de afectación por caída de material sobre cuerpos de agua es moderado alto y que los impactos recaen sobre el</p>

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

		<p>humedal, zonas pantanosas, el canal de Proleche y el río Bogotá, pero no presenta estudios cuantitativos, ni modelación hidráulica, ni estimaciones de carga contaminante. A pesar de que la ANLA exigió evaluar impactos hídricos con mayor profundidad, el titular volvió a radicar un estudio sin rigor científico, sin análisis de sedimentos, sin modelación de calidad del agua y sin incluir el canal de Proleche como receptor del agua. No existe modelación de calidad del agua y el EIA no incluye modelación de sedimentos, turbidez, sólidos en suspensión, riesgo de eutrofización ni lixiviados; esto incumple la Resolución 0631 de 2015. No se caracterizó el canal de Proleche como receptor, a pesar de que este canal actúa como colector de drenajes, transporte de sedimentos y corredor de descarga, y el estudio no determina velocidades, capacidad de carga, vulnerabilidad, ataponamientos ni riesgo de colmatación. No se evalúa el riesgo de derrames ni contingencias, no existe análisis de derrames, planes para maquinaria, impacto sobre peces y macroinvertebrados ni contacto de fauna con contaminantes.</p> <p>Por lo anterior, pregunto a la ANLA por qué no existe modelación de calidad del agua, dónde está la caracterización fisicoquímica del canal, dónde están los análisis de turbidez y sólidos suspendidos y por qué no se analizaron riesgos del Jarillón ni trabajos sobre el cauce. Dicho esto, solicito respetuosamente a la ANLA exigir modelación hidráulica para humedal y canal, modelación de sedimentos, evaluación del riesgo de colapso del</p>
--	--	--


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

		<p>canal y monitoreo de la calidad del agua en dos épocas.</p> <p>El EIA reconoce que las zonas pantanosas prestan regulación hídrica, depuración y control de erosión, lo cual corresponde a la definición legal de ecosistema estratégico, pero insiste en que no existe un ecosistema natural. A pesar de los requerimientos de la ANLA, el estudio volvió a negar el valor ecosistémico de las zonas pantanosas y presentó una caracterización insuficiente y sin rigor científico. Las zonas pantanosas dependen de filtraciones del canal, desbordamientos ocasionales y nivel conectado.</p>
112	<p>Participante Anónimo (ponencia leída por ANLA)</p> 	<p>Quiero expresar mi perplejidad y descontento por el proceso que se ha seguido para el proyecto de la referencia. Apoyo la construcción del proyecto de la Troncal, pero exijo que se respeten mis derechos y se cumpla con la ley y la normatividad vigente. La participación ciudadana en materia ambiental es un derecho fundamental según la sentencia C-150 de 2015, un principio rector de la gestión ambiental de la Ley 99 de 1993, artículos primero y 65, un requisito indispensable en trámites de licenciamiento del Decreto 1076 de 2015 y una obligación reforzada cuando hay ecosistemas estratégicos como humedales, rondas hídricas y cuerpos de agua superficiales, tal como el canal de Proleche, las zonas pantanosas y el humedal desprendido del jarillón.</p> <p>El estudio de impacto ambiental debe demostrar que la comunidad recibió información veraz, tuvo acceso a documentos técnicos completos, pudo revisar mapas, modelaciones, fauna y flora, y tuvo oportunidades reales de formular observaciones. Nada de lo</p>





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


		<p>anterior ocurrió. A pesar de que la ANLA exigió al titular ampliar la participación ciudadana y proporcionar información clara sobre la caracterización ambiental, especialmente del humedal, las zonas pantanosas y el canal de Proleche, el nuevo EIA fue radicado nuevamente sin cumplir estos deberes, sin rigor científico y sin garantizar transparencia. Las deficiencias no son menores; constituyen vicios esenciales del trámite que afectan la validez jurídica del procedimiento.</p> <p>El EIA no contiene actas firmadas con listado completo de asistentes, constancias de convocatoria previa, evidencias de entrega de cartografía, presentación de los análisis multitemporales ni explicación del humedal y su fauna, ni explicación del canal de Proleche. Las menciones genéricas a supuestas reuniones no tienen validez jurídica. El documento entregado al público no incluía mapas de escala adecuada, delimitación del humedal, caracterización del canal Proleche, análisis multitemporal completo, estudios hidrogeológicos, inventarios florísticos ni descripción de fauna endémica. Además, varios análisis del EIA, incluyendo coberturas, conectividad y fauna, expresamente contradicen o minimizan elementos geográficos que cualquier ciudadano puede observar en imágenes satelitales, como el canal de Proleche, lo que constituye ocultamiento de información relevante.</p> <p>El estudio reconoce que no se socializó adecuadamente la presencia de zonas pantanosas, los servicios ecosistémicos como regulación, depuración y contención de inundaciones, la flora acuática ni la fauna de humedal. Esto</p>
--	--	--

	<b>ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL</b>	Fecha:	28/09/2024
		Versión:	7
		Código:	PC-FO-03

			viola el derecho ciudadano a la información ambiental, Ley 1712 de 2014, y el principio de...
113	<p>Participante Anónimo (ponencia leída por ANLA)</p> 		<p>Honorables evaluadores de la ANLA, comparezco hoy para solicitar, con base estricta en la evidencia técnica contenida en el documento “Importancia ecosistémica del canal Proleche en el humedal Los Andes y sus implicaciones para el licenciamiento ambiental”, que la modificación al trazado de la Troncal de los Andes UF3 sea evaluada con el mayor rigor y que no se autorice el cruce del canal Proleche mediante un box culvert de 140 metros sin antes cumplir con la jerarquía de mitigación y la obligación de proteger los ecosistemas estratégicos.</p> <p>Primero, el canal Proleche y el humedal Los Andes son un solo ecosistema funcional. El documento demuestra que el canal Proleche no es una zanja ni solo una obra de drenaje, como afirma el EIA, sino un ecosistema con funciones de humedal altoandino. Mantiene niveles freáticos en temporada seca, drena excedentes en lluvias como vaso comunicante, provee hábitats acuáticos y ribereños y conecta el humedal Los Andes con el río Bogotá. Todos los peritazgos, Universidad del Bosque y GAC BMC Colombia concluyen que el canal y el humedal funcionan como un sistema interdependiente, por lo que cualquier intervención en el canal es una intervención directa al humedal.</p> <p>Dos, sí existe un humedal funcional aunque el EIA lo niegue. El UF3 sostiene que antes de 2020 no había humedal. El documento demuestra lo contrario: estudios previos caracterizan un humedal de más de 6 hectáreas; las obras de la CAR fragmentaron el</p>

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


			<p>humedal, pero no lo eliminaron; el IGAC, la ciencia ciudadana y los monitoreos hidrológicos confirman agua permanente y funciones ecosistémicas activas. La ley de humedales reconoce que los humedales incluyen cuerpos artificiales conectados como el canal Proleche. Negar el humedal es negar la evidencia técnica y legal.</p> <p>Tres, hay un alto valor biológico ignorado por el EIA. El documento registra especies de especial interés para la conservación que el EIA omite o subvalora, entre ellas la tingua moteada bogotana en peligro de extinción, la monjita bogotana, el chamicero cundiboyacense, la rana sabanera, la culebra sabanera, mamíferos semiacuáticos y mustélidos. El EIA solo reconoce 34 especies de aves, ignorando especies ya documentadas por otros estudios. Además, no propone un monitoreo de fauna ni manejo diferencial para especies amenazadas.</p> <p>Cuatro, deficiencias técnicas críticas del EIA. Gracias.</p>
114	<p>Johan Andrés Montealegre Castro</p> 	Presencial	<p>Mi nombre es Johan Montealegre y vengo en representación de Colfecar, que es el gremio de las empresas de transporte de carga, paquetería y mensajería de Colombia. Nuestros afiliados transportan el 80% de las mercancías que se mueven en las vías nacionales, y la Troncal de los Andes es estratégica para nosotros, pero también para la competitividad, la calidad de vida y el ambiente de nuestra región. Cundinamarca y Bogotá conforman el principal nodo logístico del país, pues concentran alrededor del 30% de las cargas de toda Colombia. En el departamento hay zonas industriales y logísticas clave en municipios como Chía, Cota, Tocancipá, Sopó y la zona</p>


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

		<p>de Siberia. De este corredor depende el abastecimiento de alimentos, medicamentos y bienes de primera necesidad para millones de colombianos.</p> <p>Sin embargo, hoy estamos trabajando con una infraestructura rezagada, porque las vías por las que transitamos ya están al 120% de su capacidad. Buena parte de los camiones que van hacia sectores como Siberia o Cota están obligados a atravesar Chía o incluso Bogotá sin que tengamos esa necesidad, porque no tenemos vías para trabajar, generando cuellos de botella, ruido y pérdida de tiempo. Este proyecto en particular implica mejorar el tránsito de más de 12 vehículos de carga en horas pico y, lo más importante, facilitar y dignificar la labor de nuestros conductores de camiones y tractomulas, que no se les olvide, vienen de otras ciudades o puertos durante jornadas de conducción de más de 16 horas para cumplir un servicio público esencial para todos nosotros.</p> <p>Esta Troncal de los Andes nos permitiría sacar todo el tráfico pesado que todos necesitamos de las zonas residenciales, reducir trayectos innecesarios y hacer más eficiente cada viaje. Los estudios del proyecto estiman reducciones cercanas al 40% en los tiempos. ¿Y eso qué implica? que un camión que pasa menos tiempo en trancón y recorre menos kilómetros emite menos gases de efecto invernadero y menos material particulado, que es una de las principales causas de enfermedades respiratorias.</p> <p>La discusión no debería ser desarrollo versus protección ambiental, sino cómo</p>
--	--	---

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

			<p>garantizamos ambas cosas. Como gremio de transporte, nuestra responsabilidad es garantizar el abastecimiento del país y, por eso, le solicitamos respetuosamente a la ANLA que nos apoyen para que se pueda sacar adelante y lo más pronto posible la Troncal de los Andes, entendiendo que esta vía es una solución necesaria para ordenar el tránsito, mejorar la calidad del aire y dignificar el trabajo de miles de conductores que trabajan por todos nosotros. Muchas gracias.</p>
115	<p>Carlos Ayala</p> 	Presencial	<p>Buenas tardes. Quiero agradecerles a los que se quedaron y, pues, a todos los participantes, y quisiera hacer una reflexión sobre la democracia y qué pasaría si en este momento tuviéramos que decidir el proyecto de la Troncal de los Andes a partir de las intervenciones que hemos tenido desde las 8 de la mañana. Notablemente, tendríamos que hacer la Troncal de los Andes porque el promedio es que el 74% de los intervinientes están a favor de su realización. Pero, pues, a los falsos ecologistas y a los ecofascistas eso no les interesa. Y como sabemos que no hay socialista gratuito, porque eso no existe, lo que a mí me asalta, de las preguntas que a mí me asaltan, es en qué momento ecofascistas y falsos ambientalistas terminaron respaldando un proyecto de oligarcas, como ellos mismos dicen. ¿Cómo es posible que terminemos cuidándole las canchas de golf y las canchas de polo del señor Mustafá? Eso no tiene razón de ser. Y que en el trayecto hayan sido capaces de atravesarse en el bienestar de más de 165.000 personas, es que no tiene ninguna razón de ser.</p> <p>A pesar de las protestas y las molestias, te interpelo y te pido el favor que no</p>


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

			<p>señales y que respetes, por favor. En este momento 167.000 personas están absolutamente jodidas por cuenta del bienestar y el derecho particular de unas personas muy privilegiadas que durante décadas han dicho que no se puede cuidar el privilegio privado. Terminemos nosotros viendo cómo —y esto tiene que ser revisado por las autoridades y para los que no lo sepan— resulta que hay un peaje para pasar desde Chía al Autonorte que cobran en la entrada de San Jacinto. ¿Cómo es posible que estemos en esta discusión por cuenta de una sola ambición personalista que se quiere llenar los bolsillos? Porque ustedes creen que la Troncal de los Andes no tiene alguna viabilidad, pues no la va a tener, porque ellos lo único que les interesa es llenarse los bolsillos y que les paguen lo que les dé la gana por sus terrenos. Punto. Ustedes pueden entregar todas las soluciones que quieran y ellos siempre van a decir: “No la vamos a permitir hasta que nos den la plata que nos dé la gana”, porque esa ha sido la actitud. Así de sencillo. Eh, gracias.</p>
116	<p>Luigi Parra</p> 	Presencial	<p>Hola, buenas tardes. Muchísimas gracias a la ANLA y también a la ciudadanía que hoy nos acompaña. Yo quiero plantear una reflexión desde nosotros los ciudadanos, y es que esta región, en este caso el municipio de Chía y Bogotá, pareciera que no pudiera avanzar, no pudiera ser competitiva, no pudiera desarrollarse y tampoco mejorar el nivel de vida de sus habitantes porque pareciera que tuviera muchos enemigos. Cuando no es atacada por el Gobierno Nacional, como lo que está sucediendo con los permisos de sustracción de área de reserva forestal que han impedido la construcción de las torres eléctricas,</p>



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

			<p>cercanas a dos proyectos muy importantes como el de Chivor y Sogamoso, que no permite que llegue energía a Bogotá y que pueden condenar a 37.000 familias que van a llegar a Lagos de Torca a que no tengan luz. Otras veces también son atacadas por ideologías que usan el ambientalismo para condenarnos a nosotros los ciudadanos a trancones, como lo que pasó en la pasada administración de Bogotá, cuando esa alcaldesa con su POT no permitió que se construyera la ALO Norte, condenándonos a las personas que vivimos en el sector del norte de Bogotá a trancones y a contaminación. Y otras veces también el desarrollo es atacado por intereses particulares que, escudados en el medio ambiente, frenan grandes proyectos como es el caso de la Troncal de los Andes y, en este caso, también condenan a familias, a niños, a ciudadanos y a toda una población a sufrir las penurias de los trancones y la contaminación.</p> <p>Pero pongamos la mirada en otros países del mundo que tienen la capacidad de realizar grandes proyectos, grandes obras, mitigando y compensando los impactos ambientales, de tal forma que sus ciudadanos avanzan y también tienen mejor calidad de vida. Por eso la invitación es a que la ANLA, que ustedes tomen cartas en el asunto, que ejerzan la autoridad y que hagan una realidad la Troncal de los Andes. Muchas gracias.</p>
117	Amalia Alexandra Rojas Castellanos	Presencial	<p>Hola, buenas tardes. Bonito ver a todos los funcionarios públicos porque en otras oficinas uno nunca los ve, acá los funcionarios de la Alcaldía de Chía. Y qué bonito también escuchar a las</p>

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

		<p>personas que se van hablando de que los neofascistas o los falsos ecologistas no sabemos qué es lo que estamos haciendo acá. La ventaja de nosotros es que llevamos un montón de tiempo viviendo en el municipio de Chía; estas personas no, y vienen desconociendo un proceso que se viene haciendo desde hace muchísimo tiempo y que acá el llamado es simplemente a sentarnos a hacer las mesas con honestidad, con claridad, limitándonos a personas que realmente entienden los tecnicismos, porque es evidente que la participación no se ha hecho. Y hay muchas de las personas anónimas que se presentaron anónimamente porque tienen miedo a este tipo de amenazas que se vienen haciendo desde las administraciones presuntamente y desde este tipo de personas que se ganan la vida haciendo publicidad sin conocer el proceso del municipio de Chía.</p> <p>Yo no sé si es que la Troncal de los Andes es el madrina para que 3.4 nos vayan a solucionar la vida de un trancón que viene desde el Portal Norte y una mala estructura. Y aquí el llamado es a los señores Accesos Norte y es, por favor, sentémonos a hacer la mesa con estructura y a poder crear realmente una vía que solucione a profundidad sin dañar los ecosistemas. Porque es que es claro que nosotros no somos prescindibles para el mundo ni para los ecosistemas de los animales. Los animales sí nos dan vida a nosotros. Y eso nos lo mostró la pandemia y también una bomba de Hiroshima, porque acá es muy lindo cuando uno escucha Francia y Suiza, pues esto no es Francia ni Suiza y acá está la corrupción por encima y acá hay negocios truculentos y acá se evidencia,</p>
--	---	--


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


			<p>la mayoría son de la administración. ¿Dónde están realmente los ciudadanos? ¿Dónde está la convocatoria que necesitamos para las mesas?</p> <p>Acá no estamos hablando de cuidarle el campo de golf a un burgués. Estamos hablando de que les hemos comprobado que hay vidas de especies que están en vía de extinción y que si nos proveen vida y salud, que es lo que más de uno funcionario acá decía. Si requerimos soluciones, hay que sentarnos a hacer la mesa y construir la mesa. Aquí habemos más de uno que hemos sido amenazados y estamos acá, pero hay muchos que, si ustedes se dieron cuenta, prefirieron pasar anónimos y tienen los tecnicismos y tienen la claridad, y es responsabilidad de Accesos Norte y de la administración y de la ANLA proteger las vidas, pero no solo las vidas de los ciudadanos que están siendo amenazadas por personas como los tres personajes que se acabaron de ir y que hacen parte de ese tipo de violencia, sino también hacer las mesas apropiadas. Si estamos hablando de 200 m, esos 200 m le dan vida no solo a todos nosotros, le dan vida a un montón de ecosistemas y de seres que dependen de nosotros. Acá no estamos hablando de que no se construya, acá estamos hablando de que se avale y se haga técnicamente como debe ser. Muchas gracias.</p>
118	Sergio Aldana	Presencial	<p>Buenas tardes para todos. Agradezco que se hayan quedado, muestra respeto por lo que estamos debatiendo el día de hoy. Lástima que los señores que intervinieron anteriormente se fueron. Yo pertenezco a la comunidad de Los Roles, que queda en San Jacinto, y quiero hablar de algo muy equivocado</p>


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

		<p>que dijeron actualmente. Dicen que eso pertenece solo a una persona y se refieren mal a esa persona. Nosotros somos una comunidad y lo primero que tienen que saber todos es que si queremos la vía, si estamos de acuerdo con la vía y todo lo que han expuesto desde las 8 de la mañana es válido. Todas las demoras y todos los trancones y todo lo demás psicosocial asociado a los trancones que se presentan es cierto. Nosotros también lo vivimos en una medida un poco menor, cierto, pero también lo vivimos y por eso queremos la vía.</p> <p>Pero la vía tiene que cumplir con unas condiciones que nos dejen a nosotros como comunidad, como sociedad y como humanidad para poder defender a los que no se pueden defender. Hoy estamos mirando todas estas fotografías. Aquí han estado todo el día. Ellos no hablan, ellos no dicen nada, pero ahí están. Lo primero, si queremos la vía. Lo segundo, si hay un humedal. Es increíble que todavía estemos debatiendo que no lo hay. Hay pruebas, hay fotografías, si lo hay.</p> <p>Ahora, nosotros, ¿qué queremos? ¿Pasar por encima de ellos? ¿Queremos tener eso en nuestra conciencia? No. Pero hay alternativas. Eso es lo que queremos nosotros decirle a la ANLA: esas alternativas están. Ustedes tienen en sus manos las herramientas para poder tener esas alternativas, mostrarnos esas alternativas y poder construir lo que todos queremos y lo que todos necesitamos como comunidad.</p> <p>Entonces, yo los invito a que realmente entendamos que nosotros no somos enemigos de nada. Nosotros queremos la vía, pero no queremos pasar por</p>
--	---	---


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

			<p>encima de estas especies que ya lo hicimos. Como dijo un señor, construimos tal comunidad sobre un humedal. Ah, bueno, porque se hizo anteriormente entonces lo tenemos que seguir haciendo. Es nuestra responsabilidad. Por favor, podemos cuidar ese poquito que nos queda. Cuidémoslo. Si no tuviéramos alternativas, no lo hacemos, pero hay alternativas. Podemos correr la vía 200. Muchas gracias.</p>
119	<p>Participante Anónimo (ponencia leída por ANLA)</p> 		<p>Bueno, esta ponencia está en forma de preguntas. Dice: ¿Cuáles son los aislamientos correspondientes que ustedes van a tener para cuidar la infraestructura de edificaciones colindantes al proyecto de la Troncal de los Andes? ¿Por qué solicitamos que el uso de la maquinaria sea la adecuada, teniendo en cuenta la distancia tan próxima que la obra tiene con algunas edificaciones cercanas? En varias ocasiones se les ha informado y solicitado a los ingenieros del proyecto que se restrinja el uso de la maquinaria pesada que usan frente a las edificaciones porque la vibración es muy alta, y esa solicitud no ha sido atendida. De hecho, en algunos momentos creo que llevaron a uno de los ingenieros arquitectos del proyecto a una de las propiedades para que él mismo evidenciara lo fuerte que es la vibración con la maquinaria pesada.</p> <p>Otra pregunta: ¿qué muros de contención van a construir alrededor de las edificaciones cercanas a la Troncal de los Andes para que, a futuro, la vibración de los vehículos en movimiento no las afecte? Por otra parte, durante la obra, ¿qué medidas de protección sonora van a usar o implementar para no incomodar a los</p>


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

			<p>residentes colindantes a la troncal con los altos niveles de ruido</p> <p>Finalmente, el tema no es terminar rápido por el afán que tienen, sino que atiendan las solicitudes y exigencias que hacen los vecinos de la obra para que les aprueben la nueva licencia.</p>
120	<p>Participante Anónimo (ponencia leída por ANLA)</p> 		<p>Deficiencias metodológicas de LEIA, subvaloración de impactos ambientales en el canal Proleche. Basado en los dos documentos técnicos que anexo, me permito presentar la siguiente ponencia. Primero, introducción: además de la problemática hidrológica asociada al box culvert, el estudio presenta deficiencias metodológicas significativas señaladas detalladamente en el archivo técnico que anexo a esta presentación. Estas falencias comprometen la confiabilidad de las conclusiones ambientales y afectan la toma de decisiones de la autoridad.</p> <p>Dos, hallazgos técnicos más relevantes: en primer lugar, existe homologación incorrecta e impactos ambientales. Como se demuestra en el documento anexo, evidenciamos múltiples inconsistencias entre los impactos identificados por AcceNorte y la lista oficial del MinAmbiente 2021 en los escenarios con y sin proyecto, generando una no correspondencia metodológica. En segundo lugar, se evidencia un subregistro sistemático de impactos. Hay más de treinta impactos omitidos entre ambos escenarios, incluso en actividades críticas como excavaciones, construcción del box culvert, obras hidráulicas, tala y descapote y demoliciones. En tercer lugar, existen errores metodológicos en la valoración: el documento identifica problemas como uso subjetivo del criterio de extensión, confusión entre</p>



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

			<p>resiliencia y recuperabilidad, ausencia de impactos sinérgicos, definición incorrecta de la actividad institucional y denominación imprecisa de varios impactos, por ejemplo, “dinamización de la presencia institucional”. En cuarto lugar, no se consideran las organizaciones sociales del territorio: el estudio excluye a veredas y colectivos con participación histórica en procesos de licenciamiento ambiental, como Fusca, Samaria, El Cairo, organizaciones ambientales y veedurías reconocidas. Esto afecta la transparencia y legitimidad del análisis social.</p> <p>Finalmente, las implicaciones de la evaluación ambiental son claras. Existe subvaloración de impactos reales. La omisión de impactos en actividades críticas implica que el cálculo final de importancia es incompleto y sesgado. También hay falta de trazabilidad en la comparación de alternativas, porque al no identificar impactos sinérgicos ni acumulativos, el estudio no puede evaluar correctamente si existen alternativas menos impactantes. Y existe un riesgo sobre el sistema hídrico: la falta de evaluación acumulativa es especialmente grave para el canal Proleche, donde se combinan desvío prolongado del flujo, retención por jarillones, microdepresiones, pérdida potencial de conectividad ecológica y afectación a la confianza pública por la falta de participación de actores.</p>
121	Participante Anónimo (ponencia leída por ANLA)		<p>Honorables funcionarios de la ANLA, público asistente y comunidad de Chía, me dirijo a ustedes para presentar una posición fundamentada frente a la modificación de la licencia ambiental de la Troncal de los Andes. Mi intervención</p>

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

	<div data-bbox="316 319 799 592"> <div>02:52</div>  </div>	<p>se basa en la revisión detallada del estudio de impacto ambiental y de los extractos del documento técnico allegado por el solicitante, del cual quiero resaltar algunas inconsistencias y riesgos ambientales de gran relevancia para la toma de decisión.</p> <p>Primero, existencia del ecosistema pantanoso humedal en el área de influencia. El estudio sostiene que no se identifican ecosistemas naturales al interior del área de influencia y niega la existencia de humedales como ecosistemas estratégicos. Sin embargo, en la misma documentación presentada se reconoce la presencia de zonas pantanosas clasificadas como áreas húmedas continentales que cumplen todas las características de un ecosistema de humedal: suelos saturados, presencia de macrófitas acuáticas, afloramiento permanente o estacional del nivel freático y uso como hábitat de fauna especializada, particularmente avifauna acuática. Incluso se destaca que desde la construcción del jarillón en 2019 se consolidó un espejo de agua permanente que ha permitido la llegada y establecimiento de especies endémicas del altiplano como la tingua moteada (<i>Porphyriops melanops bogotensis</i>) y la monjita ceja amarilla (<i>Chrysomus icterocephalus bogotensis</i>). La presencia de estas especies, ambas estrechamente asociadas a humedales, constituye evidencia inequívoca de que se trata de un ecosistema estratégico que debe ser objeto de protección especial.</p> <p>Segundo, inconsistencias entre el análisis multitemporal y las conclusiones del EIA. Los análisis multitemporales incluidos por el mismo</p>
--	---	---

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


			<p>concesionario muestran que las áreas húmedas crecieron entre 2004 y 2020 de 6,7 hectáreas a 15,6 hectáreas, un aumento explicado por dinámicas naturales y por la infraestructura hidráulica existente. Aunque entre 2020 y 2024 se registra una reducción por procesos de drenaje y relleno, se reconoce la presencia de al menos 7,06 hectáreas de zonas pantanosas activas dentro del área de influencia. Pese a esta evidencia, el EIA insiste en que en la zona no existen ecosistemas naturales y que el área está altamente transformada. Este tipo de conclusiones desconoce la recuperación ecológica espontánea —reconocida incluso en el documento como vegetación secundaria reciente— y omite el deber de protección que el país tiene sobre los humedales del altiplano cundiboyacense en aplicación del principio de precaución.</p> <p>Tercero, riesgos ambientales relevantes no ponderados adecuadamente. El estudio reconoce, aunque les asigna una baja importancia, varios impactos que tienen un potencial real de degradar el ecosistema: caída accidental de materiales y contaminación del agua durante la construcción de puentes, con intensidad media a alta, que afecta directamente a las zonas pantanosas, el canal Proleche y el río Bogotá; alteración de ecosistemas sensibles, admitida como un impacto significativo asociado a la cercanía del proyecto con áreas húmedas; fragmentación del hábitat...</p>
122	Leonardo Donoso	Presencial	<p>Bueno, muchas gracias nuevamente a la mesa de la ANLA. Bueno, creo que aquí ya se ha tenido la oportunidad de hablar de todo, decir de todo, de la parte social, de la parte cultural, de la parte</p>

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

		<p>económica, de la parte de importancia de la participación, de la democracia. Pero creo que aquí nos debemos centrar en algo fundamental y es que la audiencia está dada para modificar una licencia que ya está dada. El proyecto ya tiene una licencia. Esto se llama un proyecto que tiene cuatro unidades funcionales y esta es la unidad funcional número tres, que por una orden judicial debe ser revisado su trazado y hoy lo que estamos en trámite es solicitando que el concesionario, la ANI, ante la ANLA modifique una licencia ya existente de un trazado.</p> <p>Como ciudadano y como alcalde del municipio de Chía, hoy lo que pedimos es que el debido proceso garantice el aspecto técnico y que se apliquen las garantías para que la ANLA le dé la oportunidad a la propuesta del concesionario de establecer un nuevo trazado. Ahora, hablamos de muchas implicaciones. Aquí hay una infraestructura ya hecha, una infraestructura que ya demostró, además, en la ampliación de la autopista, en parte del proyecto, que es sostenible con el medio ambiente. Y aquí hay una realidad: Chía está atravesado por dos ríos, el río Bogotá y el río Frío, y tiene un ecosistema, pero necesitamos, de manera sostenible, unir la parte oriental con la parte occidental, la parte norte con la parte sur, para podernos trasladar.</p> <p>Aquí dicen: “Busquemos alternativa”. La única alternativa para salir a la autopista norte es que tenemos que pasar sobre el río Bogotá. No hay otra manera de comunicar a Chía con la autopista norte si no es atravesando en algún sector el río Bogotá, como ya lo hemos atravesado en todos los municipios de</p>
--	---	--


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

		<p>la Sabana. Entonces, lo que hoy necesitamos es generar una respuesta, que la ANLA le comunique al concesionario qué vamos a hacer.</p> <p>Aquí me causaba mucha curiosidad que hay una persona —con todo el respeto— que decía: “¿Qué dirían los muiscas?”. Yo preguntaría: ¿qué dirían los incas?, ¿qué dirían los mayas, que son ancestrales?, ¿y qué dirían los antecedentes chinos, que antes, dos mil años, doscientos años antes de Cristo, construyeron una infraestructura? Yo creo que nos dirían: sean capaces de buscar un punto medio donde convivan los seres humanos, los seres vivos, y logremos sacar un territorio con un desarrollo sostenible donde todos necesitamos —los seres vivos, los seres humanos, el desarrollo económico— y todos necesitamos ya cerrar este capítulo y darle a Chía una nueva oportunidad. Muchas gracias.</p>
123	<p>Participante Anónimo (ponencia leída por ANLA)</p> 	<p>Comparezco ante ustedes para exponer una preocupación sustentada en la experiencia local y en el comportamiento hidráulico del territorio. El proyecto propone instalar una alcantarilla tipo cajón, box culvert, sobre el canal Proleche. Esta estructura es idéntica a las ya implementadas en el Autonorte, cuyas fallas funcionales son ampliamente conocidas por la comunidad. Cuando se presentan eventos de lluvia intensa, las alcantarillas se colmatan, reducen su capacidad hidráulica efectiva y generan inundaciones recurrentes. Esto evidencia que su diseño no corresponde adecuadamente a las dinámicas de caudal, sedimentos y material vegetal que transporta el sistema hídrico local.</p> <p>La experiencia acumulada demuestra que este tipo de solución reduce la</p>

	<b>ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL</b>	Fecha:	28/09/2024
		Versión:	7
		Código:	PC-FO-03

		<p>sección hidráulica efectiva durante crecientes, favorece la obstrucción por sedimentos y residuos, aumenta el riesgo de represamiento y desbordamientos, e interrumpe la continuidad ecológica del humedal y su función de laminación de caudales.</p> <p>Ante esta situación formulo tres preguntas: ¿por qué insistir en un diseño que ya ha demostrado fallas operativas en condiciones similares dentro de la misma cuenca urbana? ¿Cómo se justifica intervenir un humedal activo con una estructura cuya capacidad de evacuación es limitada y sensible a la colmatación? ¿Qué análisis comparativo soporta la elección de una alternativa que incrementa el riesgo de inundación para viviendas, comercios e infraestructura vial?</p> <p>Los habitantes de este territorio tenemos motivos fundados para estar preocupados. El riesgo no es hipotético; es observable y documentado por años de funcionamiento deficiente de estructuras similares. Por ello, y considerando los principios de prevención y precaución, solicito que se adopte la alternativa del costado sur, que no interviene el canal Proleche, que no incrementa el riesgo de inundaciones, que es más costo-efectiva y que preserva la dinámica del humedal y su función reguladora. La ingeniería debe responder a la realidad del territorio, no a soluciones repetidas que han demostrado ser insuficientes. Gracias.</p>
124	Participante Anónimo (ponencia leída por ANLA)	<p>Señor, en la comunidad presente. Vengo con la convicción de que esta audiencia merece claridad. No hablo desde la emoción, sino desde los datos. El censo de aves del humedal Los Andes actualizado por Abo en 2024</p>



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

	<div>02:40</div> 	<p>muestra una realidad que el estudio de impacto ambiental intenta maquillar. El estudio afirma que el impacto será mínimo, incluso cuando plantea eliminar 140 metros de cuerpo de agua con un box culvert. Eso no es mínimo: eso es partir el ecosistema en dos, perder la vegetación palustre esencial, alterar el régimen hídrico y exponer especies altamente sensibles a contaminación, ruido y luz.</p> <p>Para aves que dependen exclusivamente del humedal, como el pato paramuno o la tingua moteada, perder esos metros equivale a perder su hogar entero. No existe un impacto mínimo cuando el hábitat ya está al borde del colapso.</p> <p>También sostienen que no existen alternativas viables, pero no evaluaron seriamente un puente elevado, un túnel profundo ni una desviación que rodee completamente el humedal, aun cuando cincuenta metros al sur los terrenos son cinco veces más baratos. Escogieron la opción más cómoda para la obra y la más destructiva para la naturaleza. Y lo peor: jamás consideraron la alternativa de no hacer la vía, como si la destrucción fuera un destino inevitable.</p> <p>La mentira más riesgosa es afirmar que las especies se trasladarán a otros humedales. Ese planteamiento contradice la ciencia. El pato paramuno tiene fidelidad de sitio: regresa cada año al mismo humedal. La tingua moteada es territorial. Los otros humedales ya tienen ocupados sus territorios y la capacidad de carga de los humedales remanentes está al límite. No todos los cuerpos de agua sirven: requieren profundidad, vegetación y calidad específica. Decir que se pueden ir a otro lado es tan absurdo como pretender</p>
--	--	---

	<b>ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL</b>	Fecha:	28/09/2024
		Versión:	7
		Código:	PC-FO-03

			<p>que, al perder tu casa, puedas mudarte sin más a la del vecino.</p> <p>Tampoco es cierto que las compensaciones resolverán el daño. La tasa de éxito en restauración de humedales en Colombia es menor al 10%, y los pocos casos exitosos tardan décadas. Las especies que dependen de este humedal no sobrevivirán cincuenta años mientras se restaura algo en otra zona, especialmente cuando el 98% de los humedales de la Sabana ya desaparecieron. Hablar de compensaciones aquí es ofrecer un cheque sin fondos.</p> <p>Finalmente, pretenden minimizar la gravedad diciendo que la afectación será temporal, pero la sedimentación, la fragmentación del hábitat, la pérdida de esos 140 metros, la estructura de concreto, la alteración del flujo del agua y la salida definitiva de especies sensibles no son temporales: son permanentes, para siempre. No tienen reversa técnica ni ecológica. Por eso, con base en la evidencia y no en opiniones, declaro este proyecto...</p>
--	--	--	---

#### 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
Andrea Villalba Cifuentes	Subdirección de Mecanismos de Participación Ciudadana Ambiental - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Diana Hurtado	Subdirección de Evaluación de Licencias Ambientales - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA

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

Luz Dary Moreno	Subdirección de Mecanismos de Participación Ciudadana - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
María Cecilia Báez	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
Alex García	Subdirección de Evaluación de Licencias Ambientales - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Nancy Cepeda	Subdirección de Evaluación de Licencias Ambientales - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Ángel Mauricio Rodríguez	Subdirección de Mecanismos de Participación Ciudadana - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Felipe Castiblanco	Subdirección de Mecanismos de Participación Ciudadana - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Katherine Jiménez	Subdirección de Evaluación de Licencias Ambientales - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Jimena Bohórquez	Subdirección de Mecanismos de Participación Ciudadana - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Javier Castellanos	Subdirección de Mecanismos de Participación Ciudadana - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Lorena Camberos	Subdirección de Mecanismos de Participación Ciudadana - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Karen Natalia Gómez	Subdirección de Mecanismos de Participación Ciudadana - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Daniel Vera	Subdirección de Seguimiento de Licencias Ambientales - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Jenny Hernández	Subdirección de Seguimiento de Licencias Ambientales - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Lina María Ávila	Subdirección de Mecanismos de Participación Ciudadana - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Carly Pérez	Subdirección de Mecanismos de Participación Ciudadana - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Carlos Andrade	Subdirección de Evaluación de Licencias Ambientales- Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA
Jennifer Moises Moncada Viera	Subdirección de Mecanismos de Participación Ciudadana - Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA

	<b>ACTA AUDIENCIA PÚBLICA AMBIENTAL</b>	Fecha:	28/09/2024
		Versión:	7
		Código:	PC-FO-03

<b>Balance de la Audiencia Pública</b>	
Duración	10 horas 07 minutos
Número de personas presenciales	750
Número de Intervenciones	124
Espectadores YouTube	259
Visitas sitio Web de ANLA	313
Constancias respecto a ponencias anónimas:	Se deja constancia de 30 solicitudes de inscripción anónima sobre las cuales no fue remitida ponencia o documentación asociada a su participación. Se deja constancia de que recibimos ponencia asociada al turno 242 la cual, por las características de la queja, fue trasladada a la Defensoría del Pueblo.
Redes Sociales	<a href="https://www.facebook.com/ANLACol/">https://www.facebook.com/ANLACol/</a>
	<a href="https://www.anla.gov.co/">https://www.anla.gov.co/</a>
	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=WrgpsGxeYGI">https://www.youtube.com/watch?v=WrgpsGxeYGI</a>
	<a href="https://twitter.com/ANLA_Col">https://twitter.com/ANLA_Col</a>
Transmisión	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=qH6ovPh_0C4">https://www.youtube.com/watch?v=qH6ovPh_0C4</a>

## 9. CIERRE DE LA AUDIENCIA

Finalizadas las exposiciones de los intervinientes 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 LAV0045-00-2018 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 video, el cual forma parte integral de la presente Acta y se encuentran incluidos en el expediente administrativo LAV0045-00-2018 que reposa en el Archivo de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA.




**ALEX HERNEY GARCIA SARRIA**

Asesor del despacho de la Subdirección de Mecanismos de Participación Ciudadana Ambiental delegado para presidir la Audiencia Pública Ambiental. Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA



**STEFANIA GONZÁLEZ SALAMANCA**

Abogada – Equipo de Audiencias Públicas Ambientales - ANLA  
Secretaria designada para la audiencia

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

*\*Atendiendo a lo dispuesto en el parágrafo 3° 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 05 del mes de diciembre del año 2025.*