

Bogotá, D.C., Colombia, 29 de agosto de 2025

PARA: DR. GUSTAVO PETRO URREGO
Presidente de la República de Colombia

DE: ANDRÉS IDÁRRAGA FRANCO
Secretario de Transparencia
Departamento Administrativo de la Presidencia de la República

Respetado señor presidente:

Con ocasión de las precisiones ofrecidas por la ANI a la opinión pública sobre las declaraciones realizadas por la Secretaría de Transparencia en rueda de prensa del 27 de agosto de 2025, y en atención a su requerimiento, nos vemos en la necesidad de evidenciar, documentalmente, los fundamentos que respaldan cada una de las conclusiones preliminares presentadas, como resultado de un análisis objetivo y riguroso de la información recabada durante 6 meses, que refleja la cronología de los hechos asociados a las declaraciones y la normatividad aplicable.

Sea lo primero poner de presente que la Secretaría de Transparencia, el 26 de mayo expuse a la ANI la situación y el 30 de julio de 2025, mediante OFI25-00146934, remití oficialmente las conclusiones preliminares obtenidas con el análisis de información y le solicité a la entidad información en su poder que pudiera incidir en dichas conclusiones que, conforme el artículo 33 de la Ley 2195 de 2022, debía ser remitida dentro de los 10 días hábiles siguientes:

S-00146934 / GFPJU

Presidencia

OFI25-00146934 / GFPJU 13130000
Bogotá D.C., 30 de julio de 2025

Señores
ÓSCAR JAVIER TORRES YARZAGARAY
Presidente
ARIEL LOZANO GATTÁN
Vicepresidente Jurídico
Agencia Nacional de Infraestructura
contactenos@ani.gov.co; alozano@ani.gov.co

Clave:
HqG1KHLR0p

En ejercicio de la función referida, esta Secretaría viene analizando información de naturaleza pública, en el marco de las denuncias efectuadas mediante redes sociales en relación con el Contrato de Concesión Bajo un Esquema de APP de Iniciativa Privada sin recursos públicos proceso de selección VJ-VE-APP-IPV-SA-008-2016 corredor denominado "Accesos Norte a la Ciudad de Bogotá".

Del análisis efectuado hasta el momento por esta dependencia, se tienen algunas conclusiones preliminares que podrían indicar **presuntas irregularidades que, entre otras, podrían dar lugar a la nulidad de las escrituras públicas derivadas del Convenio No. 019 de 2017 celebrado entre la Agencia Nacional de Infraestructura (en adelante ANI) y el municipio de Chia, así como a la nulidad del convenio mismo**, por tal motivo, **trasladamos los hallazgos** (entiéndase en su acepción amplia como aquello que se ha encontrado después de analizar la información) **y sometemos a su consideración algunas de dichas conclusiones, con el fin de que desde esa entidad se nos suministre información adicional que, en su concepto, resulte relevante para el análisis que se adelanta y que pueda incidir en las conclusiones preliminares.**

El presente se copia a la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado (en adelante ANDJE), a la Agencia Nacional de Licencias Ambientales (en adelante ANLA) y a la Superintendencia de Notariado y Registro (SNR) para que, en el marco de sus competencias, valoren lo que en derecho corresponde sobre la legalidad de los actos jurídicos celebrados por los entonces funcionarios de la ANI y el posible daño antijurídico al que podría haber lugar con ocasión de estos.

Respetuosamente solicitamos a su despacho que, una vez revisado el documento adjunto y sus soportes, se nos remita la siguiente información:

Información Pública

Presidencia de la República
Dirección: Calle 7 No. 6 - 54, Bogotá D.C., Colombia
Commutador: (+57) 601 562 9300 - 601 382 2800

Página 12

En la fecha del 20 de agosto de 2025 se recibió en la Secretaría de Transparencia la comunicación de la ANI, solicitando ampliación del término para respuesta, **proponiendo como nueva fecha el 22 de agosto de 2025:**

Asunto:
TRANS RV: COMUNICACION ANI 20253060295501

Remitente:
ÓSCAR JAVIER TORRES YARZAGARAY

Destinatarios:

Con copia a:

Fecha de Recibida:
20/08/2025 08:04:46 AM

Correo Peticionario: Contacto@contacto@presidencia.gov.co
De (Remitente): ÓSCAR JAVIER TORRES YARZAGARAY (contactenos@ani.gov.co)
Enviado el: 20/08/2025 8:04:46 a.m.
Para: contacto@contacto@presidencia.gov.co
Asunto: TRANS RV: COMUNICACION ANI 20253060295501

De: correspondencia

Enviado el: martes, 19 de agosto de 2025 7:37 p. m.
Para: Contacto

Asunto: Registrado: COMUNICACION ANI 20253060295501

[Imagen quitada por el remitente: RPost]

Email Registrado T | Entrega Certificada


ANI
 Autoridad Nacional de Infraestructura

Bogotá D.C., 19-08-2025

Doctor
ROBERTO ANDRÉS IDARRAGA FRANCO
Secretaría de Transparencia - PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
contactenos@presidencia.gov.co
Ciudad

ASUNTO: Solicitud ampliación de plazo para dar respuesta al oficio N° OFI25-00161407 / GFPU con radicado ANI No. 2025409058972 del 31 de julio del 2025.

No. de radicado al que responde: "RAD_8"

Trámite de radicado en trámite: Solicitud de información Art. 33 Ley 2195/2022 Comité de Selección para el Escudo de AEP de Incentivo Financiero proceso de selección VI-VI-APU-IPV-IA-038-2024 - corredor - denominado "Accesos Norte a la Ciudad de Bogotá"

Contrato de Concesión No. 003 de 2017 - Proyecto de Accesos Norte a la ciudad de Bogotá D.C.

Respetado Doctor Idarraga,

Por medio del presente, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) se permite solicitar formalmente una ampliación del plazo otorgado para dar respuesta al cuestionario del asunto remitido con oficio N° OFI25-00161407 / GFPU con radicado ANI No. 2025409058972 del 31 de julio del 2025.

La solicitud se fundamenta en la necesidad de contar con mayor tiempo para recopilar, analizar y consolidar la información requerida, garantizando así una respuesta completa, precisa y conforme a los lineamientos establecidos por la Secretaría de Transparencia de la Presidencia de la República.

Proponemos como nueva fecha límite el día veintidós (22) de agosto de 2025, comprometiéndonos a entregar la documentación solicitada en los términos establecidos.

Agradecemos su comprensión y quedamos atentos a su confirmación.

Cordialmente,

Agencia Nacional de Infraestructura
Dirección: Calle 24a # 39 - 82, Bogotá D.C., Colombia
Commutador: (+57) 651 484 88 00
Línea Gratuita: (+57) 01 8000 410151

Página 1 | 1

El 21 de agosto del 2025, la Secretaría de Transparencia respondió a la solicitud de ampliación del plazo, aceptando la fecha propuesta:

OFI25-00161407 / GFPU

Presidencia

OFI25-00161407 / GFPU 13130000
Bogotá D.C., 21 de agosto de 2025

Doctor
ÓSCAR JAVIER TORRES YARZAGARAY
Presidente
Agencia Nacional de Infraestructura
contactenos@ani.gov.co

Clave:
N8g9HRqkO

Asunto: EXT25-00121052/ Respuesta Radicado ANI No.: 20253060295501 solicitud de prórroga para dar respuesta al OFI25-00146934

Respetado doctor Torres:

La Secretaría de Transparencia es una dependencia del Departamento Administrativo de la Presidencia de la República, encargada de asesorar al Presidente de la República, a la Vicepresidenta, al Secretario General y a la Jefe de Despacho Presidencial del Departamento, en la formulación e implementación de una política pública integral para la promoción de la transparencia y la lucha contra la corrupción.

Mediante el EXT del asunto, recibimos su oficio con radicado ANI No.: 20253060295501, mediante el cual manifiesta:

"Por medio del presente, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) se permite solicitar formalmente una ampliación del plazo otorgado para dar respuesta al cuestionario del asunto remitido con oficio N° OFI25-00146934 / GFPU con radicado ANI No. 2025409058972 del 31 de julio del 2025.

En consecuencia, en atención a lo dispuesto en el artículo 33 de la Ley 2195 de 2022, norma que regula de manera especial las solicitudes de información elevadas desde la Secretaría de Transparencia y que prevé la prórroga del término inicial hasta por 10 días más, estaremos atentos a la respuesta que se allegue el 22 de agosto de la presente anualidad.

Cordialmente,



ROBERTO ANDRÉS IDARRAGA FRANCO
Secretaría de Transparencia
SECRETARÍA DE TRANSPARENCIA

Información Pública

Presidencia de la República
Dirección: Calle 7 No. 6 - 54, Bogotá D.C., Colombia
Commutador: (+57) 601 562 9300 - 601 382 2800
Línea Gratuita: (+57) 01 8000 913666

Página 1 | 2

Sin embargo, no fue sino hasta el 26 de agosto del 2025, *con posterioridad* a la convocatoria a medios a la rueda de prensa por parte de la Secretaría de

Transparencia el 25 de agosto, a escasas 24 horas de esta, que se obtuvo respuesta de la ANI:

EXT25-00124625

Asunto:
RV: COMUNICACION ANI 20253060304901

Remitente:
OSCAR JAVIER TORRES YARZAGARAY

Destinatarios:

Con copia a:

Fecha de Recibido:
26/08/2025 10:52:14 AM

Correo Peticionario: Contacto/contacto@presidencia.gov.co
De (Remitente): OSCAR JAVIER TORRES YARZAGARAY
(contactenos@ani.gov.co)
Enviado el: 26/08/2025 10:52:14 a.m.
Para: contactotreintaicinco@presidencia.gov.co
Asunto: RV: COMUNICACION ANI 20253060304901


Documento firmado digitalmente


Para contestar clic:
Radicado ANI No. 20253060304901
Fecha: 22-08-2025

Bogotá D.C., 22-08-2025

Doctor
ROBERTO ANDRÉS IDARRAGA FRANCO
Secretario
SECRETARÍA DE TRANSPARENCIA - PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
contacto@presidencia.gov.co
Ciudad

ASUNTO: Respuesta al oficio N° OF125-00146934 / GPFU con radicado ANI No. 20254090958972 del 31 de julio del 2025 - Traslado de hallazgos de análisis preliminar y solicitud de información Art. 33 Ley 2195/2022 Contrato de Concesión Bajo un Esquema de APP de Iniciativa Privada proceso de selección VJ-VE-APP-IPV-SA-008-2016 corredor denominado "Accesos Norte a la Ciudad de Bogotá"

No. de radicado al que responde: "RAD_E"

Contrato de Concesión No. 001 de 2017 - Proyecto IP Accesos Norte a la ciudad de Bogotá D.C.

Respetado Doctor Idarraga,

Por medio del presente, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, notifica a la Secretaría de Transparencia adscrita a la Presidencia de la República del recibo del oficio N° OF125-00146934 / GPFU con radicado ANI No. 20254090958972 del 31 de julio del 2025, con asunto «Traslado de hallazgos de análisis preliminar y solicitud de información Art. 33 Ley 2195/2022 - Contrato de Concesión Bajo un Esquema de APP de Iniciativa Privada proceso de selección VJ-VE-APP-IPV-SA-008-2016 corredor denominado "Accesos Norte a la Ciudad de Bogotá"».

Lo anterior a efecto de hacer constar que la ANI tuvo conocimiento del análisis efectuado por la Secretaría, sus conclusiones preliminares, sus fundamentos fácticos y jurídicos, sus soportes documentales y que *contó con al menos 15 días hábiles* para presentar sus aclaraciones y/o aportar información o documentación adicional.

Dicho esto, pasamos a dar respuesta a cada uno de los puntos precisados por la ANI en su comunicado oficial:

I. Sobre la precisión de la ANI en relación con que el proyecto «no podía tener ningún tipo de recursos públicos, ni en dinero ni en bienes, para su construcción»:

En relación con este punto, precisó la ANI:

*"Al respecto, se precisa que no existe ninguna ilegalidad **en la entrega de bienes inmuebles** por parte de las entidades territoriales para la ejecución de **proyectos de infraestructura del transporte**, pues **los predios no se consideran como un desembolso de recursos públicos, en los términos del artículo 21 de la Ley 1508 de 2012**. De esta manera, los artículos 2.2.2.1.3.1 y 2.2.2.1.3.2. del Decreto 1082 de 2015*

definieron lo que se entiende por desembolso de recursos públicos en los siguientes términos:

*Artículo 2.2.2.1.3.1. Desembolso de recursos públicos. Los desembolsos de recursos públicos a los que hace referencia la Ley 1508 de 2012, se entienden como **erogaciones del Tesoro Nacional** provenientes del Presupuesto General de la Nación, del **Presupuesto de las entidades territoriales**, entidades descentralizadas o de otros Fondos Públicos, tales como el Sistema General de Regalías.*

(...)

*Aportes del Estado diferentes a los desembolsos de recursos públicos. **Los aportes del Estado** que no constituyen erogaciones del Tesoro Nacional provenientes del Presupuesto General de la Nación, del Presupuesto de las entidades territoriales o de otros Fondos Públicos **no son desembolsos de recursos públicos.** (se subraya)*

*En ese sentido, **los bienes inmuebles no son erogaciones del Tesoro, ni recursos del presupuesto del municipio de Chía** y, en consecuencia, **no se considera desembolso de recursos públicos para los proyectos de infraestructura.** Por tanto, la cesión de predios del municipio de Chía no desnaturaliza la esencia de la Iniciativa Privada.” (destacados propios)*

En primera medida, la Secretaría de Transparencia no ha afirmado que la entrega de bienes inmuebles por parte de las entidades territoriales para la ejecución de proyectos de infraestructura de transporte constituya, en sí misma, una ilegalidad, pues es claro que la Ley 1682 de 2013 lo permite.

Lo expresado por la Secretaría de Transparencia fue y es que, para el caso particular de Chía, existe una posible irregularidad *por la forma en cómo se llevó a cabo la entrega de bienes de la entidad territorial para la infraestructura vial de la Accenorte*; pues se trataba de bienes de uso público -no fiscal-, provenientes de cesiones tipo A *con destinación exclusiva* mediante el POT a vías locales -no regionales ni nacionales-, de máximo 13,50 metros de ancho -no para vías arteriales de 30 a 40 metros-, y entregados de forma gratuita -no onerosa-; en el marco de una APP-IP *que fue tramitada en etapas de factibilidad, prefactibilidad,*

precalificación y selección abreviada, bajo una estructura financiera que no involucra aporte de "recursos"¹ estatales.

En tal sentido, no se discute a la ANI la definición que los artículos 2.2.2.1.3.1 y 2.2.2.1.3.2. del Decreto 1082 de 2015 realiza de "*desembolso de recursos públicos*", los cuales efectivamente se refieren a erogaciones provenientes del presupuesto; como tampoco se discute que "*Los aportes del Estado que no constituyen erogaciones del Tesoro (...) no son desembolsos de recursos públicos.*"

Por tal motivo, la Secretaría de Transparencia, habiendo revisado las disposiciones anteriores de forma rigurosa en su análisis, no se refirió a una APP-IP sin "*desembolso*" de recursos públicos, sino que en su análisis se refirió, de forma general, a que el proyecto de Accenorte se *condicionó, precalificó, seleccionó y adjudicó* como una APP-IP de iniciativa privada "*sin recursos públicos*", suprimiendo adrede la expresión "*desembolso*" para hacer referencia no sólo a las erogaciones del tesoro, sino también a los aportes estatales en especie a los que se refiere el parágrafo 1 del artículo 5 de la Ley 1508 de 2012.

De la mayor preocupación resulta la lectura descontextualizada que la ANI realiza de los artículos del Decreto 1082 de 2015 por ella citados, los cuales, de un lado, buscan distinguir lo que es un desembolso público de aquello que no lo es, a efectos de (i) definir el tratamiento de los recursos generados por la explotación económica del proyecto y (ii) establecer los rendimientos generados por los recursos del proyecto como parte de la retribución al concesionario conforme al artículo 5 de la Ley 1508 de 2012; mas, de otro lado, *buscan regular los aportes del Estado que no constituyen desembolsos como parte de su estructuración financiera.*

Veamos en su integridad, y no cercenado, el artículo 2.2.2.1.3.2 del Decreto 1082 de 2015, sistemáticamente armonizado con el numeral 4 del artículo 2.2.2.1.5.6. de esa misma norma:

"ARTÍCULO 2.2.2.1.3.2. Aportes del Estado diferentes a los desembolsos de recursos públicos. *Los aportes del Estado que no constituyen erogaciones del Tesoro Nacional* provenientes

¹ Entiéndase por estos no sólo desembolsos de dinero, sino también aportes en especie de que trata el parágrafo 1 del artículo 5 de la Ley 1508 de 2012.

del Presupuesto General de la Nación, del Presupuesto de las entidades territoriales o entidades descentralizadas, de otros Fondos Públicos o cualquier Fondo Público utilizado para la atención de riesgos y obligaciones contingentes a cargo de la entidad estatal, incluido el Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales creado bajo la Ley 448 de 1998 **no son desembolsos de recursos públicos.**

Los bienes objeto de aportes del Estado diferentes a los desembolsos de recursos públicos deberán estar valorados a precios de mercado de conformidad con la normatividad vigente, monto que deberá reflejarse en la estructuración financiera del proyecto como un esfuerzo financiero realizado por las entidades estatales respectivas. Dicha valoración deberá estar certificada por la entidad estatal y será considerada como un insumo para todos los efectos y trámites indicados en el artículo 26 y 27 de la Ley 1508 de 2012.

"ARTÍCULO 2.2.2.1.5.6. Evaluación de la etapa de factibilidad y respuesta. **Entregada la iniciativa en etapa de factibilidad**, la entidad estatal competente deberá efectuar la revisión y análisis de la iniciativa presentada y solicitar, si fuera el caso, al originador los estudios adicionales o complementarios y ajustes o precisiones al proyecto, evento en el cual, se podrá prorrogar el plazo establecido para dicha evaluación en los términos del primer inciso del artículo [16](#) de la Ley 1508 de 2012.

(...)

4. Solicitar al ministerio u órgano cabeza del sector, la presentación del proyecto de Asociación Público Privada de iniciativa privada ante el Consejo Nacional de Política económica y social (CONPES), **cuando éste cuente con un presupuesto estimado de inversión, sumado a los aportes del Estado a los que hace referencia el artículo 2.2.2.1.3.2 del presente Decreto**, superior a setenta mil Salarios Mínimos Legales Mensuales Vigentes (70.000 SMLMV), o cuando los ingresos anuales estimados del proyecto sean superiores a setenta mil Salarios Mínimos Legales Mensuales Vigentes (70.000 SMLMV), tratándose de proyectos a cargo de una entidad del orden nacional.

*Corresponderá al ministerio u órgano cabeza del sector presentar ante el Consejo Nacional de Política económica y social (CONPES), **las conclusiones del estudio de factibilidad, el informe que contiene los análisis efectuados que evidencian la debida diligencia realizada en la revisión y análisis de la iniciativa privada (...)***

Las entidades del orden territorial deberán conformar un comité o consejo asesor integrado con funcionarios que posean conocimientos técnicos, financieros y jurídicos, con el propósito de que emitan sus recomendaciones con relación a los análisis que hace referencia el presente artículo. (...)

Para no ir más lejos, el artículo 27 de la Ley 1508 de 2012 a que se refiere el artículo 2.2.2.1.3.2 del Decreto 1082 de 2015, se refiere a "**ARTÍCULO 27. Requisitos para proyectos de Asociación Público Privada que requieren desembolsos de recursos públicos en entidades territoriales.**"

Significa lo anterior que, aún cuando no se tratara de un desembolso o erogación del tesoro de la entidad territorial, los bienes del Estado -entiéndase por ello los bienes inmuebles de propiedad del municipio de Chía que fueran a ser aportados al proyecto-, debían estar valorados a precio de mercado y su monto incluido en la estructuración financiera del proyecto, considerándose, en todo caso, un insumo para los impactos presupuestables, contables y financieros del municipio, tal como si se tratara del desembolso de un recurso público.

No obstante, *ni en etapa de prefactibilidad (marzo de 2015), ni de factibilidad (abril del 2016), ni de precalificación (abril del 2016), ni de selección abreviada (septiembre de 2016), se valoraron a precios de mercado "el 90% de los predios de Chía" que serían aportados a la APP, ni mucho menos se reflejaron en la estructuración financiera del contrato.*

Y no podían evaluarse ni incluirse en la estructuración financiera en etapa de factibilidad el 90% de los predios que iba a ceder Chía para el proyecto, porque para ese momento la variante de Chía no estaba definida como alternativa de la UF3:

Documento firmado digital



A su vez, en el Apéndice Técnico 1 - Alcance del Proyecto, en el Capítulo II - Descripción del Proyecto, numeral II.1 se definió la distribución de las Unidades Funcionales del proyecto así:

"(...)
II.4 Unidades Funcionales del Proyecto

El Proyecto corresponde a -los accesos norte de la ciudad de Bogotá, por los corredores de la Autopista Norte y la Carrera 7, además de la construcción de la Conectante Hatogrande, el cual se divide en cuatro (4) Unidades Funcionales incluida una Unidad Funcional de Operación y Mantenimiento:

El Proyecto se encuentra dividido en las siguientes Unidades Funcionales:

Tabla 5 - Unidades Funcionales del Proyecto

UF	Sector	Origen (nombre, abscisa, coordenadas)	Destino (nombre, abscisa, coordenadas)	Longitud aproximada origen destino (km)	Intervención prevista	Observación
UF 1	Carrera Séptima	Calle 245 K00+000 1024625 N, 1005147 E	La Caro K04+907 1029313 N, 1005593 E	4.91	Mejoramiento de la calzada existente Ley 105, construcción de la segunda calzada y reubicación del Peaje Fusca / Operación y Mantenimiento.	Construcción de dos (2) retornos a nivel.

Documento firmado digitalmente



UF 2	Autopista Norte	Calle 245 K00+000 1024790 N, 1004734 E	La Caro K04+180 1028901 N, 1005396 E	4.18	Calzada Occidental: Ampliación en dos (2) carriles y la Calzada Oriental ampliación en dos (2) carriles entre la Calle 245 y el Peaje Andes y Ampliación en un (1) carril entre el peaje Andes y la Caro / Operación y Mantenimiento.	Construcción Cicloruta y Andén
UF 3	Conectante Hatogrande ó Variante Chía	Autopista Norte K00+000 1025594 N, 1008735 E	Variante a Cajicá K01+980 1036867 N, 1007506 E	1.98	Construcción doble calzada Conectante Hatogrande ó Variante Chía / Operación y Mantenimiento.	Construcción dos (2) puentes sobre el Río Bogotá, Paso Elevado sobre la Variante a Cajicá y Paso a Nivel sobre la Red Férrea, Construcción Caseta control de tráfico, cruce férreo
UF 4	RUTA 45A04	PR01+650	PR26+000	24.35	Operación y Mantenimiento	Es la infraestructura que revierte del contrato de Concesión 0664 de 1994 a la ANI.
	45 ACNA	PR11+600	PR16+000	5.8		
	50 CN 03	PR 10+440	PR14+320	3.88		

(...)"

Es de conformidad con lo anterior que afirmamos que, en la medida en que se manejó la APP-IP de Accenorte bajo el artículo 19 de la Ley 1508 de 2019, que maneja un régimen diferente a las APP-IP de los artículos 17 y 18 de esa misma norma y, más aún, que a la APP-IP en ningún momento se le dio el tratamiento de una APP -IP con aportes (no sólo desembolsos) públicos, no podía incluir en su ejecución bienes inmuebles y mucho menos recibidos a título gratuito.

Es lo anterior lo que desnaturaliza y probablemente vicia la iniciativa privada.

Lo anterior se refuerza con el inciso segundo del artículo 36 de la Ley 1682 de 2013 (norma posterior a la Ley 1508 de 2012), que establece que el

aporte de las entidades territoriales debe hacerse a título oneroso o como aporte, entendida esta última expresión de forma sistemática con lo establecido en su exposición de motivos (que excluyó la gratuidad) y con lo dispuesto en la Ley 80 de 1993 sobre contratos de concesión.

Ahora, en la medida en que la ANI afirma que *"Este mecanismo jurídico ha sido aplicado en otros proyectos de infraestructura nacional y permite la optimización de recursos públicos, al facilitar la ejecución de obras de gran impacto sin recurrir a nuevos gastos en adquisición predial por parte del Estado, siempre que medie voluntad y autorización del ente territorial propietario del bien."*; solicitamos de la manera más respetuosa se nos allegue la relación de dichos proyectos a efectos de verificar las condiciones particulares de cada cesión y su apego a la ley.

Lo anterior máxime en la medida en que, **en su respuesta, la ANI puso de presente que en ningún momento revisó la destinación que las cesiones tipo A tenían en el POT, revisión que era de la mayor relevancia en vista para el "canje" que plantea el artículo 6 de la Ley 9 de 1989** y lo dispuesto en el artículo 37 de la Ley 388 de 1997, así como en el artículo 2.2.6.1.4.5 del Decreto 1077 de 2015 (Decreto Único Reglamentario del Sector Vivienda, Ciudad y Territorio):

7. Suministrar copia de las actas de reuniones, si las hay, en las que se haya discutido, en el seno de la ANI, la destinación de las cesiones obligatorias tipo A del municipio de Chía conforme al POT contenido en el Acuerdo 100 de 2016 o, en su defecto, conforme al POT 17 de 2000. En caso de que dicho análisis no se haya efectuado, por favor informar las razones.

Respuesta: es pertinente aclarar que no se tienen copias de actas de reunión suscritas o relacionadas con las cesiones obligatorias tipo A del municipio de Chía. La destinación de las cesiones obligatorias tipo A, conforme al Plan de Ordenamiento Territorial vigente del municipio de Chía (Acuerdo 100 de 2016 o, en su defecto, el Acuerdo 017 de 2000), se precisa que, según lo señalado en los considerandos del Convenio Interadministrativo No. 019 de 2017 suscrito entre la ANI y el municipio de Chía, la identificación y gestión de dichas cesiones fue adelantada directamente por el municipio, en ejercicio de sus competencias urbanísticas y de su autonomía territorial.

Agencia Nacional de Infraestructura
Dirección: Calle 24A # 59 - 42, Bogotá D.C., Colombia
Conmutador: (+57) 601 484 88 60
Línea Gratuita: (+57) 01 8000 410151

Página | 16



En ese sentido, la Agencia no cuenta con actas de reuniones en las que se haya discutido específicamente la destinación de las mencionadas cesiones, dado que dicha verificación no corresponde a funciones asignadas a esta Entidad Nacional ni constituye una obligación dentro del esquema contractual de Asociación Público-Privada de iniciativa privada suscrito entre la ANI y el Concesionario Accesos Norte de Bogotá S.A.S.

8. Suministrar copia del Convenio Interadministrativo celebrado entre el Ministerio de Transporte, la ANI, la Gobernación de Cundinamarca y el municipio de Chía, en septiembre de 2017, con base en el cual el municipio de Chía radicó el Proyecto de Acuerdo No. 28 de 2017, para que se otorgaran facultades al alcalde para la cesión de los predios en favor de la ANI. En caso de no contar con el Convenio, manifestarlo expresamente e indicar el motivo.

Respuesta: La Agencia se permite informa que realizada la búsqueda en sus bases de datos, no se tiene copia del convenio Interadministrativo celebrado con la Gobernación de Cundinamarca y/o con la Alcaldía de Municipio de Chía en el mes de septiembre de 2017, sin embargo, ante la información mencionada por parte de la Secretaría de Transparencia, en donde durante el trámite del "Proyecto de Acuerdo No. 28 de 2017" -radicado por parte de la

II. Sobre la precisión de la ANI en relación con que "la Secretaría de Transparencia manifestó que el proyecto de APP se estructuró sin tener en cuenta estudios técnicos. Esta afirmación no es cierta. En su etapa precontractual, la Iniciativa Privada surtió las etapas de prefactibilidad y factibilidad en las que se realizó un estudio integral del alcance de las intervenciones y del modelo financiero. Producto de este análisis, el contrato de concesión contempló dos opciones a elección de la ANI para la Unidad Funcional 3: la Conectante Hatogrande con alcance de construcción doble calzada o la Variante Chía con intervenciones de operación y mantenimiento." (destacado propio):

En la medida en que la ANI se refiere a la etapa precontractual de la Iniciativa Privada, la cual también fue objeto de un detallado análisis por parte de la Secretaría de Transparencia, nos referiremos a las primeras observaciones realizadas ante la publicación de la invitación a precalificar VJ-VE-APP-IPV-002-2016 y su correlativa respuesta, que son del siguiente tenor:

	VJ-VE-APP-IPV-002 de 2016	
---	---------------------------	---

OBSERVACIONES PRESENTADAS A LA INVITACIÓN A PRECALIFICAR VJ-VE-APP-IPV-002-2016

Por el presente documento la ANI da respuesta a las observaciones presentadas a la Invitación a Precalificar No. VJ-VE-APP-IPV-002-2016

No.	NOMBRE/EMPRESA QUE PREGUNTA	OBSERVACIÓN REALIZADA	CLASIFICACIÓN	RESPUESTA ANI
1	Karen Lorena Cruz Serrano	Una vez revisada y analizada la información del capítulo IV en la Parte especial, numerales 4.1 hasta el 4.3 referente a las fórmulas de los aspectos económicos, se observa que <u>no está claramente definido los nombres de las variables a utilizar en las formulas.</u>	Financiera	Una vez revisadas las fórmulas de los numerales mencionados en la observación, en los archivos publicados en SECOP, se encontró un error de conversión del documento en PDF, por lo tanto, mediante Aviso Modificadorio se publicarán la minuta del Contrato Parte General y Parte Especial con el respectivo ajuste.

	VJ-VE-APP-IPV-002 de 2016	
---	---------------------------	---

No.	NOMBRE/EMPRESA QUE PREGUNTA	OBSERVACIÓN REALIZADA	CLASIFICACIÓN	RESPUESTA ANI
3	Karen Lorena Cruz Serrano	En la información de la Iniciativa Privada, no se encontró documento o soporte técnico sobre la variante Chia que conectaría con la Ruta 45 o con la Vía Chia - Cota. Solicitamos a la entidad se sirva incluir esta información dentro de los documentos del pliego de condiciones. Sirvase aclarar el trazado preliminar propuesto para la opción.	Técnica	Se publicará mediante aviso modificadorio la información que tiene la entidad al respecto. Es importante recordar, que le corresponde al Concesionario realizar los estudios y diseños definitivos del proyecto, y que la información que se publica es de mera referencia.
4	Karen Lorena Cruz Serrano	Con base en la revisión realizada a la información de la Parte Especial, numeral 4,5 Fondo de Subcuentas del Patrimonio Autónomo, literal (a) Subcuenta Predios, se solicita a la entidad aclarar el motivo por el cual se estima fondear la subcuenta con \$129.524 millones de pesos, cuando el valor estimado para adquisición de predios es de \$218.138 millones, tal como se observa en el informe predial publicado en el cuarto de datos de la ANI.	Técnica	Se confirma que el monto del fondo de la subcuenta predial corresponde a \$129.524 millones en pesos del mes de referencia. Se ajustará el informe predial en el cuarto de datos del proyecto.
5	Karen Lorena Cruz Serrano	Se solicita a la entidad suministrar a los interesados todas las actas de socialización realizadas para el Proyecto.	Técnica	Se publicarán las actas de socialización en el cuarto de datos del proyecto.
6	Karen Lorena Cruz Serrano	Una vez revisada y analizada la información referente a la parte ambiental, se solicita a la entidad confirmar cuales unidades funcionales requieren tramitar licencia ambiental.	Ambiental	De conformidad con el tipo de intervención a realizar en cada unidad Funcional se requerirá o no de Licencia Ambiental de acuerdo a la normatividad aplicable en la materia.

Fuente: MATRIZ RESPUESTA OBSERVACIONES (07-06-2016)

<https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=16-20-1498>

Obsérvese cómo la ANI advertía que la información era de mera referencia y que los estudios y diseños definitivos estaría a cargo del concesionario, entonces ¿cómo se iba a incluir en etapa de factibilidad la estructuración financiera del proyecto sin estudios ni diseños definitivos?

Lo anterior máxime cuando, en nota de prensa del **23 de noviembre de 2015**, de autoría de Jorge Mahmud en el medio "el Periódico de Chía Sabana Centro- Cundinamarca"², el medio local se dolía de la falta de desarrollo de la Troncal del Peaje y la negativa de la administración local de incluirla en la Accenorte:

² <https://elperiodicodechia.com/opinion/chia-incomunicada-la-troncal-del-peaje-sin-doliente/>

*"Han transcurrido 15 años y **ninguna administración de Chía ha tenido la voluntad de gestionar los estudios y diseños de la Troncal del Peaje**, tal y como lo estableció el Acuerdo 17 de 2000 en el POT. Por primera vez y después de 15 años tuvimos la posibilidad única de llevar a cabo esta Troncal, **pero el alcalde Varela no tuvo la voluntad de que se incorporara esta vía en los estudios y diseños que desde el mes de abril de 2015 está adelantando Devinorte para las variantes de Sopó y Cajicá**. Triste, pero esa es la realidad. Y Chía incomunicada.*

(...)

***Otro proyecto que se presentó a consideración de la ANI y de la Alcaldía Distrital fue la Alianza Público-Privada (APP) ACCENORTE**, que consiste en ampliar la autopista Norte de tres a cinco carriles entre la calle 193 y el peaje Los Andes, incluidos andenes y ciclorrutas, dos intersecciones viales a desnivel en la calle 201 y en Guaymaral, cinco puentes para los humedales de Torca y Guaymaral y siete puentes peatonales. En esta APP también se ampliaría la carrera 7ª hasta la calle 182 y se construiría un tercer carril entre la calle 182 hasta la calle 188 para los buses que ingresan a El Codito y se comprarían igualmente todos los predios. **Pero esta APP no la evaluó positivamente el Distrito, lo que significa que Chía no tiene por lo pronto la posibilidad de mejorar su conectividad con Bogotá de una forma rápida.**"*
(destacados propios)

Aunado a lo anterior, **el 11 de abril del 2016**, a escasos 4 meses de la nota precitada, se anunciaba en el medio local "Troncal del Peaje en Chía un proyecto que se realizará"³, que:

"El gobernador de Cundinamarca Jorge Emilio Rey Ángel anunció el sábado anterior que el proyecto que ha propuesto la Alcaldía de Chía denominado Troncal del Peaje es un proyecto que se va a realizar.

Con el alcalde Leonardo Donoso Ruíz hemos hecho un gran trabajo en estos cien días para que esto sea así, y la vicepresidencia de la República, la Agencia Nacional de Infraestructura, ANI se han

³ <https://extrategiamedios.com/troncal-del-peaje-en-chia-un-proyecto-que-se-realizara/>

preocupado, nos han escuchado y el proyecto ha sido incluido en la primera fase de la ampliación de la Autonorte.

Antes de dos meses debe estar suscrita el acta de inicio de la fase uno de la ampliación de la autopista norte en 5 carriles desde la calle 285 en adelante –Lo que le corresponde al tramo nacional- y en un año ampliación la fase dos, que corresponde al tramo de Bogotá.

Según Rey Ángel, antes de un mes será presentada la propuesta de estructuración financiera del proyecto de la ampliación de la Autonorte en consenso con el departamento y el municipio, pero lo que se ha propuesto es que no sea financiado ni a los costos de incremento del peaje inicialmente propuestos, ni en los plazos en que fue presentado al comienzo.

En un mes y medio se espera el inicio de la etapa preconstructiva y en un año y medio debe estar iniciando la ejecución de esta obra tan importante como es la Troncal del Peaje, una obra sobre 3,2 kilómetros que puede tener inversiones del orden de los \$120.000 millones y que unirá la variante Cota-Chía con la Autopista Norte.” (destacados propios)

Por cronología, es claro que *si al 11 de abril del 2016 se anunciaba que la estructuración financiera del proyecto se presentaría “antes de un mes”, pero la aprobación del proyecto en fase de factibilidad se dio el 18 de abril del 2016 en el Consejo de Ministros y se publicó la invitación a precalificar el 19 de abril del 2016, para esa fecha, 19 de abril del 2016, no se tenía estructuración financiera del proyecto, mucho menos que incluyera también la valoración a precios de mercado de los predios del municipio (o particulares) requeridos para la variante de Chía, ni para las cantidades de obra de los diseños que no tenían estudios ni diseños “definitivos” y eran de “referencia”.*

- III. Sobre la precisión de la ANI en relación con que “Tras un análisis comparativo entre las opciones, la ANI determinó, mediante estudios técnicos y la validación de la Interventoría, que la Variante de Chía ofrece mejores condiciones de movilidad, funcionalidad vial y eficiencia del Capex disponible.”**: (destacado propio)

En efecto, según el contrato de concesión, era a la ANI a quien correspondía seleccionar la mejor alternativa para que, después, el concesionario realizara estudios y diseños definitivos:

(c) Las obras objeto de esta APP incluyen el siguiente alcance:

- i. La Ampliación de la Autopista Norte así: por la de la Calzada Occidental en dos (2) carriles desde la calle 245 hasta La Caro (4.2 km); por la Calzada Oriental Ampliación en dos (2) carriles desde la calle 245 hasta el peaje Andes (1.0 km) y en un (1) carril desde el peaje Andes hasta La Caro (3.2 km), la Construcción de Anden y Cicloruta entre la calle 245 hasta la Caro (4.2 km)
 - ii. La construcción de la Segunda Calzada de la Carrera Séptima en la margen oriental de la existente entre la Calle 245 (Bogotá) y La Caro, con una longitud aproximada de 4.91 kilómetros.
 - iii. La Ampliación de la Calzada Existente de la Carrera Séptima a Ley 105 entre la Calle 245 (Bogotá) y La Caro en una longitud aproximada de 4.91 kilómetros.
 - iv. La reubicación del peaje Fusca, a la calzada oriental, ya que el recaudo se hace solo en el sentido sur-norte.
 - v. La construcción de la doble calzada entre la Autopista Norte y La Variante a Cajicá, a la altura de La Hacienda Presidencial Hatogrande, con una longitud de 1.98 km, que contempla la construcción de un puente por calzada sobre el río Bogotá, la intersección a desnivel en la Variante a Cajicá y la construcción de un cruce terreno a nivel, o 2) una variante a Chía que permita conectar la ruta 45A 04 con el municipio de Chía o con la vía Chía – Cota.
- LA alternativa seleccionada por la ANI, debe cumplir los parámetros de Unidad Funcional establecidos en la Ley 1508 del 2012 y sus decretos reglamentarios. La alternativa seleccionada debe realizarse con los recursos establecidos en Sección 3.8(b)(ii) del Contrato Parte Especial.
- El Concesionario realizará los estudios y diseños definitivos de la alternativa seleccionada.
- vi. La demolición de la caseta existente del peaje de Fusca, será a cuenta y riesgo del Concesionario.
 - vii. La Operación vial, mantenimiento rutinario y periódico de los corredores construidos y a partir de la reversión de la Concesión DEVINORTE a la

Página 3 de 22

Fuente: APENDICES TECNICOS 1 AL 4

<https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=16-20-1498>

No obstante, en el Estudio de Conveniencia y Oportunidad para el Convenio 019 de 2017, con el cual se cedieron los predios del municipio, es claro que **fue el concesionario quien realizó los estudios para que posteriormente la ANI seleccionara la alternativa.** La ANI, quien elaboró el estudio de conveniencia y oportunidad, afirmó que:

Ahora bien, de conformidad con el Contrato de Concesión Parte Especial, las Unidades Funcionales fueron definidas en su Sección 3.3 División del Proyecto, así como en su Apéndice Técnico 1. En este sentido, para la ejecución de la Unidad Funcional 3 del Proyecto, el Contrato propone dos alternativas para su intervención, las cuales son Hatogrande ó la Variante de Chía denominada "Carretera de los Andes", determinándose la opción más viable a potestad previa de la Agencia.

La Sociedad Accesos Norte- Accenorte S.A.S. en la ejecución de las actividades de la etapa de Preconstrucción del Contrato de Concesión 01 de 2017, consciente de la necesidad de mejorar la movilidad que requiere el corredor de acceso al norte de la ciudad de Bogotá, y por solicitud de las autoridades municipales, realizó el diseño y los estudios de detalle de una vía de dos carriles que conecte el Municipio de Chía desde el punto "El Húmero" (ubicación Chía) a la Autopista Norte. Estos diseños, que se encuentran en revisión fase III por la Interventoría del proyecto, constituyen una solución técnica e inmediata a la movilidad de acceso al norte de la ciudad de Bogotá D.C., pues la ubicación de la vía se encuentra definida estratégicamente haciendo que se conecte el interior del municipio de Chía con la Autopista Norte, mejorando la movilidad del municipio y

Avenida Calle 26 Nro. 59-51 Torre 4 y/o Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.
PBX: 3791720- www.ani.gov.co, Nit. 830125996-9
Página 3 de 18

Fuente: Estudio de conveniencia y oportunidad del Convenio ANI Chía Oct 2017

Según la afirmación de que los estudios de detalle se realizaron en etapa de preconstrucción por solicitud de las autoridades municipales⁴, los estudios y diseños de la vía por la Variante de Chía se habrían realizado entonces entre el acta de inicio del contrato de concesión, firmada el 07 de abril del 2017, y el acta de inicio de la etapa de construcción, celebrada el 06 de abril del 2018; fechas que distan mucho de la etapa de las etapas de prefactibilidad (marzo de 2015), factibilidad (abril del 2016) y precontractual (abril a diciembre del 2016):

⁴ No se tiene conocimiento del contrato de consultoría celebrado, luego no es claro a qué título el concesionario realizó esta labor que, por contrato de concesión le correspondía a la ANI para seleccionar la alternativa

 Agencia Nacional de Infraestructura	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCSP-F-022
	PROCESO	GESTIÓN CONTRACTUAL Y SEGUIMIENTO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE	Versión: 002
	FORMATO	ACTA INICIO CONTRATO	Fecha: 26/05/2015

CONTRATO No. 001 de 10 de enero de 2017

A los siete (7) días del mes de abril del año 2017, se reunieron en las oficinas de la Vicepresidencia de Gestión Contractual de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI - en la ciudad de Bogotá, las personas a continuación relacionadas y en representación de las entidades indicadas:

NOMBRE	ENTIDAD	CARGO
ANDRÉS FIGUEROLO SERPA	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	VICEPRESIDENTE DE GESTIÓN CONTRACTUAL
SERGIO ECHAVARRÍA HOYOS	ACCESOS NORTE DE BOGOTÁ S.A.S.	REPRESENTANTE LEGAL

Con el propósito de suscribir el acta de inicio del contrato No. 001 de 10 de enero de 2017, cuyo objeto es “el otorgamiento de una concesión para que, de conformidad con lo previsto en este Contrato, el Concesionario, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo el Proyecto. El alcance físico del Proyecto se describe en la Parte Especial y en el Apéndice Técnico 1.” y cuyo alcance conforme a la sección 3.2 de la Parte Especial es: “...la financiación, los estudios, diseños, construcción, operación, mantenimiento, gestión social, predial y ambiental de los accesos norte a la ciudad de Bogotá D.C.”, se verifica lo siguiente:

Fuente: ACTA DE INICIO-CONTRATO NO 001 DE 2017

<https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=16-20-1498>

 Agencia Nacional de Infraestructura	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCSP-F-218
	PROCESO	GESTIÓN CONTRACTUAL Y SEGUIMIENTO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE	Versión: 001
	FORMATO	ACTA INICIO FASE DE CONSTRUCCIÓN	Fecha: 26/07/2016

CONTRATO DE CONCESIÓN BAJO EL ESQUEMA APP-IP-No. 001 DE 10 DE ENERO DE 2017

ACTA DE INICIO FASE DE CONSTRUCCIÓN PROYECTO “ACCESOS NORTE A LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.”

El 06 de abril del año 2018, se reunieron en las instalaciones de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI - en la ciudad de Bogotá D. C., las personas que a continuación se relacionan y en representación de las Entidades que se indican:

NOMBRE	ENTIDAD
JOSÉ LEONIDAS NARVÁEZ MORALES	VICEPRESIDENTE DE GESTIÓN CONTRACTUAL - AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
LUIS EDUARDO GUTIÉRREZ DÍAZ	SUPERVISOR - AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
SERGIO ECHAVARRÍA HOYOS	REPRESENTANTE LEGAL- SOCIEDAD CONCESIONARIA ACCESOS NORTE A BOGOTÁ- ACCENORTE S.A.S
ERIKA LILIANA ACOSTA ALZATE	REPRESENTANTE LEGAL -INTERVENTORÍA – CONSORCIO ETSA -SIGA

Con el propósito de suscribir el Acta de Inicio de la Fase de Construcción del Contrato No. 001 de 2017 cuyo objeto, conforme a la Sección 2.1 de la Parte General es: “(...) el otorgamiento de una concesión para que de conformidad con lo previsto en este Contrato, el Concesionario, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo el Proyecto. El alcance físico del Proyecto se describe en la Parte Especial y en el Apéndice Técnico 1”, se presentan las siguientes consideraciones:

Fuente: ACTA DE INICIO FASE DE CONSTRUCCION (04-05-2018)

<https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=16-20-1498>

Así las cosas, no pudo haber sido sino hasta después de abril del 2017 que se contó con elementos “técnicos” para definir la variante de Chía como la mejor alternativa para la UF3, pero fue desde el 11 abril del 2016 que la Gobernación de Cundinamarca anunció en medio local que la obra se haría por Chía y que en menos de 1 mes estaría lista la estructuración financiera.

En todo caso, los diseños definitivos de la vía fueron entregados el 07 de diciembre de 2018:

**DOCTORA HILDA LEONOR ALFONSO PARADA, DIRECTORA DE
ORDENAMIENTO TERRITORIAL**

Un cordial saludo para los Honorables Concejales, funcionarios de la Administración, personal administrativo del Concejo y demás personas que nos acompañan; como les manifestaba la doctora Nancy ella hace una exposición para la adquisición de los predios que han sufrido alguna clase de licenciamientos y que la entrega del suelo se va a generar a través de las Cesiones tipo A, para el desarrollo del proyecto de la carretera.



Entramos con los siguientes predios que son los que podrían en su momento entregar la tierra como carga anticipada en función de un futuro desarrollo, en lo primero que se debe hacer claridad es en que recibimos los diseños definitivos de la carretera el 7 de diciembre del año 2018, hasta el momento que no tuvimos esos diseños no teníamos la certeza de que área se requiere para la construcción de la carretera en cada uno de los predios.

El diseño que tenemos corresponde con el diseño que se ha trabajado iniciando de los predios que son propiedad del IDUVI en este momento entrando por los desarrollos de Mazuera y Cuernavaca que obedecen a un licenciamiento urbanístico y que son los que comentaba la doctora Nancy Camelo, entramos a los que están en la zona de expansión, los que corresponden a los predios del señor Mauricio Mustafá y se continua con los predios que corresponden al señor Barón, a Flores Fredonia y en un punto a raíz de los diseños que nos entregan en diciembre se evidencia que hay una variación en el diseño geométrico de la vía.

El diseño geométrico se mantiene en un 95%, pero presenta una variación en la salida ya no se va generar una salida tipo glorieta para articularla con la Concesión Devisab actual variante Chia-Cota sino se va a generar es una conexión a través de un puente elevado, porque el estudio de tráfico categoriza las vías de acuerdo al volumen de vehículos que se desplazan por ella y la categoría más aceptable es la A y la de menor aceptabilidad es la F.

ACTA COMISION II No. 07 FEB 04 DE 2019- Acta de debate de proyecto de Acuerdo No. 04 de 2019

A propósito del fundamento técnico para la selección de la variante, el “análisis comparativo” que se plasmó en los estudios de conveniencia y oportunidad del Convenio 019 de 2017, incurre en manifestaciones contrarias a la realidad, sobre que las vías de Hatogrande permitían una vía local, mientras que las de Chía permitían una vía regional-nacional, puesto que las cesiones tipo A del municipio de Chía, que pretendían ceder, estaban destinadas exclusivamente vías locales según el POT; así, en realidad no había diferencia entre las dos alternativas:



Secretaría
de Transparencia

Ahora bien, respecto de la Conectante Hatogrande se tiene el siguiente análisis de factores e impactos de manera general:

FACTOR	IMPACTO	
	Carretera de los Andes Chía	Conectante Hatogrande
Movilidad 	Nacional y regional	Local 
Transporte	De carga y livianos	Livianos
Interconexión	Regional (2 concesiones)	Local

Avenida Calle 26 Nro. 59-51 Torre 4 y/o Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.
PBX: 3791720- www.ani.gov.co, Nit. 830125996-9
Página 11 de 18

 ANI Agencia Nacional de Infraestructura	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GADF-F-025
	PROCESO	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	Versión: 001
	FORMATO	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	Fecha: 14/11/2013

Origen - Destino	Viajes largos	Viajes cortos
Tiempo de viaje	Ahorro mayor	Ahorro mínimo

Fuente: Consorcio ETSA-SIGA (Interventoría Proyecto Accesos Norte a Bogotá – Contrato 205 de 2017)

Fuente: Estudio de conveniencia y oportunidad del Convenio ANI Chía Oct 2017



4. Tratamiento de Renovación Urbana.

Para los fines del presente Acuerdo, en su componente urbano, adóptense las siguientes definiciones complementarias:

- a. **Área Bruta:** Es el área total del predio o predios a construir o urbanizar, o sujetos a plan parcial.
- b. **Área Neta Urbanizable:** Es el área resultante de descontar del área bruta, las áreas para la localización de la infraestructura para el sistema vial principal y de transporte y las redes primarias de servicios públicos.
- c. **Área Útil:** Es el área resultante de restarle al área neta urbanizable, el área correspondiente a las zonas de cesión obligatoria para vías locales, espacio público y equipamientos propios de la urbanización.
- d. **Cesión Tipo A:** Es la proporción del área neta urbanizable de todo terreno en proceso de urbanización que se deberá ceder al Municipio, a título gratuito, con destino a dotar a la comunidad de residentes y usuarios del sector y del Municipio, de zonas recreativas de uso público, zonas de equipamiento comunal público y zonas del sistema vial local público.
- e. **Índice de Ocupación:** Es la proporción del área de suelo que puede ser ocupada por una edificación en primer piso bajo cubierta, y se expresa por el cociente que resulta de dividir el área que puede ser ocupada por la edificación en primer piso bajo cubierta por el área neta urbanizable del predio.

Fuente: Acuerdo 100 de 2016, POT de Chía

<https://chia->

[cundinamarca.gov.co/acuerdos/2016/ACUERDO%20100%20DE%202016.pdf](https://chia-cundinamarca.gov.co/acuerdos/2016/ACUERDO%20100%20DE%202016.pdf)

Artículo 86. CONFORMACIÓN DE LA RED VIAL LOCAL EN DESARROLLOS POR URBANIZACIÓN. Las áreas requeridas para la conformación de la red vial local de uso público deberán ser cedidas por el urbanizador como parte de la cesión Tipo A, tal como lo estipula el Artículo 89 del presente acuerdo, teniendo en cuenta las siguientes condiciones, entre otras:

- Malla vehicular continua.
- Accesos de las vías locales a las zonas verdes y comunales.
- Soluciones integradas para el tráfico (vehicular, peatonal, ciclovías, alamedas u otros).

El urbanizador presentará, junto con la solicitud de licencia y los planos de la urbanización, la propuesta de sección transversal de las vías locales, la cual deberá contener todos los aspectos de estructura y adecuación, dotación, equipamiento, arborización y ornamentación.

Todas las vías, principales o locales, deben ser diseñadas y construidas de acuerdo con las normas municipales o, en su defecto, departamentales, según lo establecido en el plan de movilidad y de los estudios de detalle, atendiendo además a los proyectos de subterranización de redes en el municipio.

Fuente: Acuerdo 100 de 2016, POT de Chía

<https://chia->

[cundinamarca.gov.co/acuerdos/2016/ACUERDO%20100%20DE%202016.pdf](https://chia-cundinamarca.gov.co/acuerdos/2016/ACUERDO%20100%20DE%202016.pdf)



Secretaría
de Transparencia

Artículo 89. DISTRIBUCIÓN Y LOCALIZACIÓN DE LAS CESIONES TIPO A.

ÁREAS PARA ESPACIO PÚBLICO EFECTIVO	Área de Actividad Residencial		AA Comercial - Institucional % del Área Neta Urbanizable	AA Industrial Tipo I Área Neta Urbanizable % del Área Neta Urbanizable
	Uso Residencial % del Área Neta Urbanizable	Uso Residencial (VIS - VIP) % del Área Neta Urbanizable		
Áreas recreativas de uso público.	Mínimo 25%	Mínimo 25%	Mínimo 25%	Mínimo 25%
Áreas del sistema vial local.	Mínimo 5%	Mínimo 5%	Mínimo 5%	Mínimo 5%
Áreas destinadas al equipamiento colectivo.	Mínimo 5%	Mínimo 3%	Mínimo 3%	Mínimo 5%

Condiciones de localización de las cesiones:

La localización de las áreas de Cesión Tipo A deberá figurar en los planos oficiales de la urbanización y cumplirá los siguientes requisitos:

1. Por lo menos el 50% de las áreas de Cesión Tipo A quede en un solo globo de terreno, el cual quedara identificado en la licencia general urbanística a aprobarse.
2. Que se integren a los demás elementos del espacio público existente en el entorno de la solicitud del Proyecto Urbanístico y/o Arquitectónico, de tal forma que constituyan un conjunto armónico y continuo.
3. Que se ubiquen sobre vías vehiculares públicas existentes.
4. Que no coincidan con zonas de reserva vial, de servicios públicos u otras reservas y no serán contabilizadas dentro de la Cesión Tipo A.
5. Que no correspondan a zonas de riesgo o terrenos que por su pendiente, inundabilidad u otras limitantes no permitan el desarrollo de las infraestructuras de uso público.
6. No se aceptará igualmente sobre reductos de bosques y áreas naturales que deban ser protegidas según lo estipulado por el presente Acuerdo Municipal.

88

Fuente: Acuerdo 100 de 2016

<https://chia->

[cundinamarca.gov.co/acuerdos/2016/ACUERDO%20100%20DE%202016.pdf](https://chia-cundinamarca.gov.co/acuerdos/2016/ACUERDO%20100%20DE%202016.pdf)

SUBCAPÍTULO 3. DEL SISTEMA VIAL RURAL

Artículo 120. COMPONENTES DEL SISTEMA VIAL RURAL. Conjunto de vías arterias y secundarias que se señalan a continuación con las características principales de las mismas.

PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL						
VIAS RURALES						
NOMBRE VIA	CLASIFICACION	TIPO DE VIA	RANGOS LÍMITES EN (ML)	ANCHO DE SECCIÓN VIAL DEFINIDA EN (ML)	PERIODO DE EJECUCION	TIPO DE INTERVENCIÓN
Proyección Carretera Los Andes (Troncal del Peaje)	Arterial	V-3	30,00 a 40,00	40,00	Corto plazo	Construcción
Proyección Carretera de Caldaica (Troncal de Caldaica)	Arterial	V3	30,00 a 40,00	40,00	Corto plazo	Construcción
Proyección Carretera San Jose del Darien	Arterial	V3	30,00 a 40,00	30,00	Corto plazo	Construcción
Camino a Fonquetá, entre la	Arterial	V-4	16,00 a 25,00	25,00	Corto plazo	Ampliación

Fuente: Acuerdo 100 de 2016

<https://chia->

[cundinamarca.gov.co/acuerdos/2016/ACUERDO%20100%20DE%202016.pdf](https://chia-cundinamarca.gov.co/acuerdos/2016/ACUERDO%20100%20DE%202016.pdf)

En consecuencia, lo expresado en el estudio sobre que la variante de Chía era una "alternativa atractiva" y una "alternativa adecuada", con la que se esperaba (no calculaba) la reducción de tiempos de desplazamiento en un 40%; presuntamente no pasó de ser afirmaciones apreciativas en lugar de técnicas, pues no encuentran sustento en ninguna metodología que así lo fundamente y demuestre, al menos en el estudio de conveniencia y oportunidad.

Finalmente, pero no menos importante, en relación con la precisión de la ANI en su comunicado sobre la "validación de la interventoría", se tiene que **en el Estudio de Conveniencia y Oportunidad del Convenio 019 de 2017, realizado en octubre de 2017, se afirmó que los diseños elaborados en preconstrucción, estaban en fase III de revisión por la Interventoría:**

Ahora bien, de conformidad con el Contrato de Concesión Parte Especial, las Unidades Funcionales fueron definidas en su Sección 3.3 División del Proyecto, así como en su Apéndice Técnico 1. En este sentido, para la ejecución de la Unidad Funcional 3 del Proyecto, el Contrato propone dos alternativas para su intervención, las cuales son Hatogrande ó la Variante de Chía denominada "Carretera de los Andes", determinándose la opción más viable a potestad previa de la Agencia.

La Sociedad Accesos Norte- Accenorte S.A.S. en la ejecución de las actividades de la etapa de Preconstrucción del Contrato de Concesión 01 de 2017, consciente de la necesidad de mejorar la movilidad que requiere el corredor de acceso al norte de la ciudad de Bogotá, y por solicitud de las autoridades municipales, realizó el diseño y los estudios de detalle de una vía de dos carriles que conecte el Municipio de Chía desde el punto "El Humero" (ubicación Chía) a la Autopista Norte. Estos diseños, que se encuentran en revisión fase III por la Interventoría del proyecto, constituyen una solución técnica e inmediata a la movilidad de acceso al norte de la ciudad de Bogotá D.C., pues la ubicación de la vía se encuentra definida estratégicamente haciendo que se conecte el interior del municipio de Chía con la Autopista Norte, mejorando la movilidad del municipio y

Avenida Calle 26 Nro. 59-51 Torre 4 y/o Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.
PBX: 3791720- www.ani.gov.co, Nit. 830125996-9
Página 3 de 18

Fuente: Estudio de conveniencia y oportunidad del Convenio ANI Chía Oct 2017

El considerando del numeral 16 del Convenio 019 de 2017 mantuvo exactamente la misma información, es decir, el Convenio para recibir los predios de Chía, se firmó sin viabilidad técnica de la Interventoría sobre los estudios de detalle, quien emitió pronunciamiento mediante comunicación 5143.013.ANI-OP923-2018 con radicado ANI No 20184090625262 de 25 de junio de 2018.

IV. Sobre la precisión de la ANI en relación con que "Además, para mejorar el alcance inicialmente previsto, se suscribió el Convenio Interadministrativo N.º 019 de 2017 entre la ANI y el Municipio

***de Chía, mediante el cual la Alcaldía se comprometió a entregar a título gratuito el 90% los predios necesarios para la ejecución de Variante Chía. Al reducirse el valor de la adquisición predial, los recursos inicialmente previstos para esta gestión se distribuyeron al interior del CAPEX de la Unidad Funcional 3, con el fin de ejecutar una obra de mayor envergadura, correspondiente a la construcción de una doble calzada de 3.4 km, dos puentes vehiculares sobre el río Bogotá y la intersección El Humero.”:* (destacado propio)**

Cronológicamente, el Convenio 019 de 2017 se firmó el 09 de noviembre de 2017, los estudios de detalle en fase de construcción fueron posteriores al 07 de abril del 2017 (acta de inicio del contrato de concesión), pero el anuncio de la Gobernación de Cundinamarca sobre la obra y su próxima estructuración financiera fue del 11 de abril del 2016; la UF3 no se planeó debidamente en etapa de factibilidad, precalificación ni selección.

Por el motivo anterior, se hicieron movimientos en el CAPEX para cubrir “mayores cantidades de obra” que “no conocieron”, ni planificaron, ni estructuraron en el origen del contrato.

Además, con dicha “redistribución de recursos”, también se desconoció la expresa disposición del literal b del punto 7.2 de la parte general del contrato de concesión, según el cual, ante la existencia de remanentes de la gestión predial, estos debían ser distribuidos entre la ANI y el Concesionario en la proporción allí indicada o a la ANI en su totalidad, y no destinados a la redistribución de la misma unidad funcional con ocasión de mayores valores de obra.

De acuerdo con lo anterior, si bien la ANI refiere que el Convenio se hizo para “mejorar el alcance de la obra”, podría estar también atado al cumplimiento del compromiso a que hizo referencia el anuncio del 11 de abril del 2016 y que llevó a improvisar la obra sobre el camino, con la serie de presuntas irregularidades ya descritas; es decir, además del interés general, podría haber también intereses políticos y/o económicos que se reflejaron posteriormente en las afectaciones prediales explicadas en rueda de prensa.

V. Sobre la precisión de la ANI en relación con que “En otro aparte de la rueda de prensa se afirmó que «Desde abril de 2016 se daba

por hecho la selección de la variante de Chía como alternativa de la UF3». Esta afirmación también es equivocada. El Contrato de Concesión del proyecto Accenorte se suscribió el 10 de enero de 2017 y contemplaba dos opciones para la Unidad Funcional 3 a elección de la ANI. Solo hasta el 13 de mayo de 2019, mediante la suscripción del otrosí N.º 1, la ANI definió contractualmente que la mejor opción desde el punto de vista técnico y financiero era la Variante Chía.” (destacado propio):

Cronológicamente:

1. Se elaboran estudios de detalle de la variante en fase de preconstrucción por el concesionario (entre abril de 2017 y octubre de 2017)
2. En octubre de 2017 la ANI elabora estudio de conveniencia y oportunidad para el Convenio 019 de 2017, seleccionando la Variante de Chía como la mejor alternativa
3. El 09 de noviembre de 2017 se firma el Convenio 019 de 2017, obligándose Chía a ceder los predios
4. Entre 2017 y 2018 el Concejo prorroga facultades del alcalde para ceder, **a título oneroso**, los predios del municipio que fueron transferidos de forma gratuita y sin canje por otros de iguales o mejores características
5. En junio 25 de 2018 la interventoría aprueba la alternativa para la UF3 por la variante de Chía
6. En octubre de 2018, la CAR guarda silencio sobre la solicitud de la ANLA sobre cuerpos de agua identificados en el POMCA de 2017
7. En noviembre de 2018 se expide licencia de la ANLA para la obra de la UF3 por la variante de Chía
8. El 07 de diciembre de 2018 el concesionario entrega diseños definitivos
9. En febrero de 2019 el Concejo amplía facultad del alcalde para adquirir y luego ceder aquellos predios que se requieran para la Carretera, incluidos los de los particulares que, dicho de sea de paso, fueron adquiridos por el municipio mediante compensación con licencias de construcción, pagando suelos de \$450.000 metro cuadrado con licencias para edificaciones de 7 pisos que posteriormente generarían valores de más de \$6 millones de pesos metro cuadrado (según declaración de ex funcionaria de la administración ante el Concejo); esto, si bien nos es una “erogación” o “desembolso”, es una inversión

- económica del municipio, que se suma a la "gestión predial" y "saneamiento tributario" impuesto a Chía para adquirir esos predios.
10. En febrero de 2019, la Alcaldía expide decretos con declaratoria de utilidad pública de predios de particulares, requeridos para la UF3
 11. En marzo (06 según boletín Accenorte u 08 según acto público en predio de ex ministro) de 2019 inició la obra de la UF3 por la Carretera de Los Andes.
 12. El 13 de mayo de 2019 se firmó el otrosí No. 01 al contrato de concesión de Accenorte

Es decir, primero se inició la obra y luego se celebró el otrosí, presunta violación, de la mayor gravedad, al principio de planeación y responsabilidad de la contratación pública que, además, denota que no es cierto, como lo indica la ANI, que "Solo hasta el 13 de mayo de 2019, mediante la suscripción del otrosí N.º 1, la ANI definió contractualmente que la mejor opción desde el punto de vista técnico y financiero era la Variante Chía."

- VI. Finalmente, sobre la precisión de la ANI en relación con que "Respecto de la afirmación de que se entregaron bienes que está «usufructuando» un privado, se aclaran dos aspectos: i) los bienes no serán destinados a actividades de explotación económica del Concesionario, sino a la construcción de infraestructura de transporte, cuyos únicos beneficiarios son los ciudadanos; ii) la Variante Chía no ha podido ser construida y entregada, motivo por el cual, el Concesionario no ha percibido la retribución correspondiente a la Unidad Funcional 3." (destacado propio):**

Más allá del beneficio que obtienen los ciudadanos con la construcción de infraestructura de transporte, que por supuesto se reconoce, es claro que dicha construcción es el *negocio propio del concesionario, quien percibe o percibirá unas utilidades como consecuencia de la estructuración financiera del proyecto*; estructuración que, como ya se explicó en detalle, no incluyó en fase de factibilidad el aporte de los predios de Chía, generando por tanto, posiblemente y según lo determinen las autoridades, un margen de ganancia que no se tenía previsto.

Ahora, los beneficiados con la construcción de la obra de infraestructura posiblemente no serían sólo ciudadanos por el uso de ésta, sino también

aquellos particulares que entregaron parte de sus predios y a cambio se beneficiaron con las licencias de construcción que les permiten construir edificaciones de hasta 7 pisos, incrementando el valor comercial de su metro cuadrado de forma significativa, con una correlativa disminución de las tarifas prediales que vienen pagando al municipio.

Ahora, si bien es cierto que la UF3 no se ha terminado, de acuerdo con declaración de la ANI ante el Congreso de la República en agosto de 2024, el peaje de los Andes había recaudado a ese momento \$887 mil millones de pesos; en tal sentido, le corresponde a la entidad explicar el manejo y destinación de esos recursos, máxime en cuanto la demanda contra el municipio de Chía, por más de \$12 mil millones de pesos, se fundamenta en “inversión adicional” del concesionario para adquirir los predios de la UF3 que Chía no entregó, ¿la obra no está generando rendimientos que permitan su reinversión?

En línea con lo anterior, no se comprende por qué, si se modificó la estructura financiera del contrato que conllevó una ampliación del plazo de la concesión (así lo explicó la ANI en la demanda contra el municipio), paralelamente se cobran al municipio de Chía los recursos “adicionales” invertidos por el concesionario, máxime cuando el apéndice técnico 7 del contrato de concesión establecía en el particular la carga de la gestión predial, y tal disposición se cambió como consecuencia de una presunta violación de los principios de planeación y responsabilidad de la ANI (que ya reconoció no haberse cerciorado del destino de las cesiones tipo A en el POT de Chía), quien además procedió con la construcción de la UF3 por la variante de Chía en marzo de 2019, a pesar de los problemas de adquisición predial que ya la administración municipal venía evidenciando desde febrero de 2019, según se informó en sesión del Concejo Municipal.

A su turno, el concesionario, como responsable de los estudios de detalle y diseños que trazaron la vía por el municipio de Chía, aceptó asumir el riesgo de tal decisión sin posteriores reclamaciones (según se afirmó en el contrato de concesión).

Lo anterior máxime ante las limitaciones a adiciones y prórrogas para las APP-IP de iniciativa privada sin desembolso de recursos públicos, dispuestas en el inciso segundo del artículo 21 de la Ley 1508 de 2012, y lo que allí se refiere sobre inversiones por cuenta y riesgo del concesionario que no impliquen “desembolso de recursos públicos” (como

es el caso, pues ya la ANI aclaró que desembolsos son erogaciones del tesoro):

*"ARTÍCULO 21. **Adiciones y prórrogas** de los contratos para proyectos de asociación público privada de iniciativa privada que no requieren desembolsos de recursos públicos. Los contratos para la ejecución de proyectos de asociación público privada de iniciativa privada en los que no se hubiere pactado en el contrato el desembolso de recursos del Presupuesto General de la Nación, de las entidades territoriales o de otros fondos, no podrán ser objeto de modificaciones que impliquen el desembolso de este tipo de recursos y podrán prorrogarse hasta por el 20% del plazo inicial.*

Todas aquellas inversiones que no impliquen desembolsos de recursos públicos, ni modificaciones en plazo podrán ser realizadas por el ejecutor del proyecto por su cuenta y riesgo, sin que ello comprometa o genere obligación alguna de la entidad estatal competente de reconocer, compensar o retribuir dicha inversión. En todo caso, dichas inversiones deben ser previamente autorizadas por la entidad competente cuando impliquen una modificación de las condiciones del contrato inicialmente pactado y cumplir con los requisitos exigidos por la Ley 448 de 1998 que les resulten aplicables."

VII. Colofón, cronología de hechos clave:



Cronología de hechos clave (Abril de 2016)



2017 - Estudios y Compromiso

- Abril - Octubre**
 Se elaboran los estudios de detalle de la variante en fase de preconstrucción por el concesionario.
- Noviembre**
 La ANI elabora un estudio de conveniencia, seleccionando la Variante de Chía como la mejor alternativa.
- 9 de Noviembre**
 Se firma el Convenio 019 de 2017, obligando a Chía a ceder los predios necesarios para el proyecto.

2018 - Hitos Administrativos

- Junio 25**
 La Interventoría aprueba la alternativa para la UF3 por la variante de Chía.
- Octubre**
 La CAR guarda silencio ante la solicitud de la ANLA sobre cuerpos de agua, un paso relevante en el proceso de licenciamiento ambiental.
- Noviembre**
 La ANLA expide la licencia ambiental para la obra de la UF3, un requisito indispensable para el inicio de cualquier construcción.
- 7 de Diciembre**
 El concesionario Accenorte entrega los diseños definitivos del proyecto, finalizando la fase de planeación técnica.

2019 - El Año Decisivo

- Febrero**
El Concejo de Chía amplía facultades al alcalde para adquirir y ceder predios. La Alcaldía expide decretos con declaratoria de utilidad pública de predios de particulares.
- Marzo**
¡Inicia la obra! Comienza la construcción de la UF3 por la Carretera de Los Andes, marcando el inicio físico del proyecto en el terreno.
- 13 de Mayo**
Se firma el Otrosí No. 01. Este documento define contractualmente la Variante Chía como la mejor opción, formalizando la decisión.

En los términos anteriores atendemos su solicitud, esperando haber ilustrado de manera clara la fundamentación jurídica y técnica en que se basa la Secretaría para sus declaraciones.

Quedamos atentos a sus requerimientos adicionales y ponemos a su disposición los 92 documentos que soportan los análisis.

Cordialmente,



ANDRÉS IDARRAGA FRANCO

Secretario de Transparencia

Departamento Administrativo de la Presidencia de la República