

**Bogotá D.C.**

Subsecretario de Despacho  
**DAVID ANDRES GIRALDO UMBARILA**  
Comisión Primera del Plan de Desarrollo  
CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.  
[comisiondelplan@concejobogota.gov.co](mailto:comisiondelplan@concejobogota.gov.co)  
CL 36 No. 28 A – 41

CONCEJO DE BOGOTÁ 21-04-2025 09:04:47

2025ER10303 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: SECRETARIA DE AMBIENTE/CLAUDIA PATRICIA GALVIS SANCHEZ  
DESTINO: COMISION 1ª PERM. PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO  
ASUNTO: RESPUESTA PROPOSICIÓN 475 DE 2025  
OBS: 2025EE82853

**Asunto:** Respuesta Proposición 475 de 2025  
Radicación SDA 2025ER74448 del 08/04/2025  
Citante: H. C. Armando Gutiérrez González

Respetado Subsecretario.

En el ámbito de las atribuciones otorgadas a esta Autoridad Ambiental y en cumplimiento de los términos establecidos en el Reglamento Interno del Concejo; de manera atenta se da respuesta a las preguntas de competencia de la Entidad en la **Proposición 475 de 2025 – “INUNDACIONES EN LA AUTOPISTA NORTE ENTRE CALLES 192 Y 245 Y PROYECTOS DE MOVILIDAD PARA MEJORAR EL ACCESO NORTE A LA CIUDAD”**.

**1. ¿Cuáles son las principales causas que generan que cuando llueve al Norte de la ciudad se inunden la autopista Norte a la altura de la calle 192 hasta la calle 235? SDA - IDIGER**

Resulta pertinente señalar que el problema de las inundaciones por encharcamiento en la Autopista Norte entre las calles 190 y 245 obedece entre otros factores, a la construcción de la vía hace más de setenta 70 años sobre los humedales Torca y Guaymaral y a factores como la variabilidad climática.

Cabe destacar que esta vía, al ser un corredor arterial de integración regional, es de competencia de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), y por ende cualquier modificación a la misma es del resorte de dicha entidad. Por su parte, la evaluación del impacto ambiental de las modificaciones a la vía recae en la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, razón por la cual, estas son las entidades responsables de las modificaciones y autorizaciones ambientales que se requieren para mejorar dicha obra de infraestructura.

Ahora bien, la Secretaría Distrital de Ambiente emite concepto si lo solicita la ANLA sobre el uso, aprovechamiento y/o afectación de esos recursos o de su estructura ecológica principal.

Dicho concepto se emite una vez el titular del contrato de concesión, otorgado por la ANI, inicie el trámite administrativo de licenciamiento ambiental ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales y radique copia del estudio de impacto ambiental, concepto que hará parte del proceso de evaluación ambiental que debe realizar la autoridad ambiental nacional.

Al margen de lo anterior, las inundaciones que se presentan en la Autopista Norte deben ser mitigadas, conforme a los lineamientos de conocimiento y reducción del riesgo establecidos en la Ley 1523 de 2012, en la que se ordena la creación de Puestos de Mando Unificado (PMU), desde donde se coordinan todas las acciones para atender la emergencia generada por inundaciones, en los que la Secretaría Distrital de Ambiente cumple un papel preponderante en torno a la verificación del arbolado urbano y al mantenimiento de los humedales Torca y Guaymaral.

**3. *¿Cuántos recursos se destinan para la atención de estas fuertes inundaciones por parte de las entidades encargadas?***

En el marco de las acciones preventivas relacionadas con el arbolado en riesgo de volcamiento, la Secretaría Distrital de Ambiente (SDA) ha hecho presencia durante sesenta y tres (63) días en el Puesto de Mando Unificado (PMU) Torca-Guaymaral, bajo el registro SIRE 5449765. En este espacio se ha llevado a cabo la valoración preventiva del arbolado del sector, así como del Humedal Torca Guaymaral, con el objetivo de evitar posibles eventos de obstrucción en los cuerpos de agua y sistemas de drenaje.

En relación con los recursos destinados por parte de la Secretaría Distrital de Ambiente, se destaca que el equipo de administración de la Reserva Distrital de Humedal ha estado presente de manera permanente en el territorio. Este equipo está conformado por la profesional encargada de la administración, un intérprete ambiental —quien lidera acciones de gestión socioambiental y educación ambiental—, así como un equipo operativo compuesto por una cuadrilla de seis (6) ecovigías y un (1) gestor de campo, responsables de adelantar las labores de mantenimiento en la franja terrestre del ecosistema.

En determinados momentos durante la atención de eventos de emergencia, el número de operarios ha sido reforzado con personal operativo proveniente de otras Reservas Distritales de Humedal.

**5. *¿Qué acciones y medidas están implementando la SDA y el IDIGER para prevenir estas inundaciones en temporadas de lluvias?***

El sector de la Autopista Norte, comprendido entre las calles 192 y 245, se encuentra incluido dentro del diagnóstico orientado a ampliar el conocimiento para la prevención del arbolado en riesgo. En este marco, se llevan a cabo acciones y medidas como la evaluación y/o diagnóstico del arbolado presente en zona pública, con tramos de evaluación preventiva definidos y programados, haciendo un barrido en la zona.

De esta manera, simultáneamente se diagnostica el arbolado en riesgo para intervención que eventualmente pueda ocasionar alguna afectación a la movilidad u obstrucción de los drenajes presentes en la zona.

Por lo tanto, desde esta Secretaría se han adelantado recorridos frecuentes en la zona con el fin de intervenir el arbolado y prevenir la materialización de riesgos. Para ello, se ha dispuesto de un equipo conformado por cuatro (4) ingenieros encargados de realizar la evaluación preventiva de manera permanente, así como de un grupo adicional de veinticuatro (24) profesionales con experiencia en la atención de emergencias, quienes se activan según lo requieran las condiciones.

Como resultado de los recorridos realizados y de la evaluación preventiva durante el año 2025, se ha autorizado la intervención por emergencia de trescientos setenta y un (371) árboles. Estas intervenciones han sido debidamente comunicadas a las entidades competentes para su ejecución.

Adicionalmente, se han realizado recorridos de seguimiento permanentes al estado general del ecosistema, con el fin de verificar los niveles de la lámina de agua, en los diferentes canales internos, Canal Torca y Canal Guaymaral, los cuales pasan perimetralmente a los cuerpos de agua dentro del área legal del humedal como también el área de inundación y amortiguación que presenta el humedal en su cauce o vaso principal, como parte de sus funciones ecosistémicas y dinámica ecológica.

Por otra parte, en el marco del esquema de administración de las Reservas Distritales de Humedal, la Secretaría Distrital de Ambiente, en concordancia con su línea de mantenimiento, adelanta diversas actividades a través del contrato de apoyo operativo a las áreas protegidas distritales SDA-CD-20241370, suscrito con Aguas Bogotá S.A. E.S.P. Entre estas actividades se incluyen: recolección de residuos sólidos ordinarios y voluminosos, retiro de individuos arbóreos caídos, repique de individuos arbóreos, retiro de material vegetal en los canales de Torca y Guaymaral y en el separador de la autopista, entre otros. A continuación, se presenta registro fotográfico de estas actividades.











**Imagen 1.** Acciones/actividades que se están llevando a cabo día a día en campo dentro de la emergencia en la RDH de Torca y Guaymaral exactamente en los Canales Torca y Guaymaral. Registro desde el 7 al 12 de noviembre de 2024

Otra de las actividades adelantadas por parte de la Secretaría Distrital de Ambiente ha consistido en el acompañamiento permanente, mediante la presencia de profesionales, técnicos y personal operativo en el Puesto de Mando Unificado (PMU) conformado para la atención de la emergencia. En este espacio, además de brindar apoyo técnico y operativo, se han gestionado los respectivos trámites silviculturales y permisos de ocupación de cauce de emergencia para que las diferentes entidades responsables, adelanten las intervenciones a que haya lugar.

- **Consideraciones relacionadas con los numerales 7 a 9, 12 y 14**

A continuación, se procederá a brindar insumos respecto a las preguntas **7 a 9, 12 y 14**, las cuales tienen relación con el Estudio de Impacto Ambiental y los trámites de solicitud de licencia ambiental para el desarrollo del proyecto *“Accesos Norte Fase II, Unidades Funcionales 1, 2, 3, 4 y 5”*, en la ciudad de Bogotá D.C., presentado por parte de la CONCESIONARIA RUTA BOGOTÁ NORTE S.A.S., en la Ventanilla Integral de Trámites Ambientales en Línea – (VITAL) 0200090158079624002 y en la (ANLA) 20246201539522 del 31 de diciembre de 2024 (VPD0272-00-2024).

Sobre el particular, es preciso resaltar que la autoridad ambiental competente para otorgar licencia ambiental para el desarrollo del proyecto *“Accesos Norte Fase II, Unidades Funcionales 1, 2, 3, 4 y 5”* es la **Autoridad Nacional de Licencias Ambientales**.

Ahora bien, en el marco del trámite de solicitud de licenciamiento ambiental, según lo dispuesto en el artículo 2.2.2.3.6.3 del Decreto Único Reglamentario 1076 de 2015, la CONCESIONARIA RUTA BOGOTÁ NORTE S.A.S., radicó copia ante la Secretaría Distrital de Ambiente el Estudio de Impacto Ambiental, radicado SDA 2024ER276261 del 30 de diciembre de 2024, y la ANLA convocó a la Secretaría Distrital de Ambiente, a reunión de información adicional, por tratarse de la autoridad ambiental administradora de los recursos naturales en el área de jurisdicción del proyecto.

De esta manera, se procederá a dar respuesta a las preguntas señaladas, teniendo en cuenta las facultades delegadas a la Dirección de Control Ambiental de la Secretaría Distrital de Ambiente, mediante la Resolución SDA 1865 de 2021, modificada por las Resoluciones SDA 046 de 2022 y 689 de 2023, en los siguientes términos:

**7. ¿En cuántas oportunidades ha tramitado está y/o anteriores administraciones la licencia ambiental ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) para el proyecto de ampliación de la Autopista Norte?**

**Expediente LAV0027-00-2023 (Archivado)**

La CONCESIONARIA RUTA BOGOTÁ NORTE S.A.S. presentó ante la Secretaría Distrital de Ambiente, mediante radicado SDA 2023ER143352 del 27 de junio de 2023, el Estudio de Impacto Ambiental (EIA), con base en el cual, mediante Auto No. 5311 del 14 de julio de 2023, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) dio inicio al trámite de solicitud de Licencia Ambiental para el desarrollo del proyecto “Accesos Norte Fase II, Unidades Funcionales 1, 2, 3, 4 y 5.” Posteriormente, mediante radicado SDA 2023ER162037 del 18 de julio de 2023, la ANLA notificó a esta Secretaría sobre dicho Acto administrativo.

Asimismo, mediante radicado SDA 2023ER184554 del 11 de agosto de 2023, la ANLA comunicó la convocatoria a reunión para la presentación de información adicional en el marco del proceso de licenciamiento ambiental del mencionado proyecto, programada para el 16 de agosto de 2023. Esta reunión quedó registrada en el Acta No. 44, y contó con la participación de esta Secretaría.

Mediante radicado SDA 2023ER192796 del 23 de agosto de 2023, la ANLA solicitó a esta Entidad el “concepto previo sobre la demanda, uso, aprovechamiento y/o afectación de recursos naturales, y sobre la intervención de la Reserva Distrital de Humedal Torca-Guaymaral, en el marco del trámite de licenciamiento ambiental del proyecto “Accesos Norte Fase II, Unidades Funcionales 1, 2, 3, 4 y 5”.”

En atención a los requerimientos formulados por la ANLA en la mencionada reunión (Acta 44), la Concesionaria Ruta Bogotá Norte S.A.S. radicó el EIA ajustado mediante radicado SDA 2023ER214071 del 14 de septiembre de 2023.

Con base en lo anterior, la Secretaría Distrital de Ambiente emitió el Concepto Técnico No. 12650 del 21 de noviembre de 2023 (radicado interno 2023IE272373), el cual fue remitido a la ANLA mediante el oficio de salida 2023EE272619 del 21 de noviembre de 2023, como respuesta a la solicitud de concepto sobre el uso, aprovechamiento y/o afectación de recursos naturales, para conocimiento de dicha Autoridad.

Por último, mediante radicado SDA 2024ER46838 del 27 de febrero de 2024, la ANLA presentó “Solicitud de información en el marco del análisis del recurso de reposición interpuesto contra el Auto 04 del 2 de enero de 2024, por el cual se ordenó el archivo del trámite de solicitud de Licencia Ambiental del proyecto “Accesos Norte Fase II, Unidades Funcionales 1, 2, 3, 4 y 5”. Prueba de Oficio decretada mediante Auto 711 del 20 de febrero de 2024. Expediente LAV0027-00-2023”. Dicha solicitud fue atendida por esta Secretaría mediante el oficio de salida 2024EE66601 del 26 de marzo de 2024.

**Expediente LAV0004-00-2025 (trámite vigente)**

La CONCESIONARIA RUTA BOGOTÁ NORTE S.A.S. presentó ante esta Secretaría, mediante radicado SDA 2024ER276261 del 30 de diciembre de 2024, el Estudio de Impacto Ambiental (EIA), con base en el cual, mediante Auto No. 0294 del 24 de enero de 2025, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) dio inicio al trámite de solicitud de Licencia Ambiental para el desarrollo del proyecto “Accesos Norte Fase II, Unidades Funcionales 1, 2, 3, 4 y 5.” Posteriormente, mediante radicado SDA 2025ER22378 del 28 de enero de 2025, la ANLA notificó a esta Secretaría sobre dicho acto administrativo.

Así mismo, mediante radicado SDA 2025ER38328 del 18 de febrero de 2025, la ANLA solicitó *“Pronunciamento de aspectos ambientales relacionados con la solicitud de Licencia ambiental para el proyecto “Accesos Norte Fase II, Unidades Funcionales 1, 2, 3, 4 y 5”, en la ciudad de Bogotá D.C., sobre la Autopista Norte, entre las calles 191 y 245, en la calzada oriental y occidental.”* Esta solicitud fue atendida mediante oficio de salida 2025EE40074 del 20 de febrero de 2025, en el cual se manifestó lo siguiente:

*“Respecto al pronunciamento sobre el uso y aprovechamiento de los recursos naturales renovables del Proyecto en cuestión, considerando las disposiciones del numeral 4 del Artículo 2.2.2.3.6.3 del Decreto 1076 de 2015, emitiremos nuestro concepto técnico una vez sea haya cumplido la etapa de presentación de información adicional (de resultar aplicable en el proceso de evaluación)”*

Posteriormente, mediante radicado SDA 2025ER50860 del 7 de marzo de 2025, la ANLA notificó a esta Secretaría sobre la convocatoria a reunión de presentación de información adicional, programada para el 11 de marzo de 2025, en el marco del proceso administrativo de solicitud de Licencia Ambiental. Dicha reunión fue desarrollada y registrada en el Acta No. 11 del 12 de marzo de 2025, en la cual esta Secretaría participó.

Actualmente, la Concesionaria se encuentra dentro del término legal para dar respuesta a los requerimientos formulados por la ANLA en el marco del Acta 11, conforme a lo dispuesto en el artículo 2.2.2.3.6.3 del Decreto 1076 de 2015, el cual establece un plazo de un (1) mes para allegar la información requerida. Este término puede ser prorrogado de manera excepcional por la autoridad ambiental competente, siempre que se solicite antes del vencimiento del plazo inicial, y por un periodo igual, de acuerdo con lo previsto en el artículo 17 de la Ley 1437 de 2011 o la norma que la modifique, sustituya o derogue.

Una vez la Concesionaria radique la información correspondiente, la ANLA contará con un plazo de diez (10) días hábiles para solicitar a otras entidades o autoridades los conceptos técnicos o informaciones pertinentes. Estas deberán ser emitidas en un plazo no mayor a veinte (20) días hábiles, con el fin de continuar con el trámite de evaluación de la solicitud de licencia ambiental. En consecuencia, esta Secretaría emitirá su concepto técnico, conforme a lo establecido en el Decreto 1076 de 2015, una vez se surtan las etapas procedimentales correspondientes.

## **8. ¿Cuál ha sido la respuesta de la ANLA?**

A continuación, se listan los trámites en los cuales se ha convocado a la Secretaría Distrital de Ambiente, en el marco de lo establecido en los artículos 2.2.3.6.3 del Decreto Único Reglamentario

1076 de 2015, para el desarrollo del proyecto “Accesos Norte Fase II, Unidades Funcionales 1, 2, 3, 4 y 5.”

- **Expediente LAV0027-00-2023<sup>1</sup>(Archivado)**

- A través del comunicado radicado ANLA 20236200289202 del 29 de junio de 2023, la CONCESIONARIA RUTA BOGOTÁ NORTE S.A.S. presentó solicitud de Licencia Ambiental, para el desarrollo del proyecto “Accesos Norte Fase II, Unidades Funcionales 1, 2, 3, 4 y 5.”
- Mediante el Auto 5311 del 14 de julio de 2023, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales dio inicio al trámite de solicitud de licencia ambiental para el desarrollo del proyecto “Accesos Norte Fase II, Unidades Funcionales 1, 2, 3, 4 y 5.”
- Mediante el Acta 44 del 16 de agosto de 2023, la ANLA realizó 40 requerimientos a la CONCESIONARIA RUTA BOGOTÁ NORTE S.A.S. presentado en el Estudio de Impacto Ambiental.
- A través de comunicado radicado ANLA 20236200620032 del 15 de septiembre de 2023, la CONCESIONARIA RUTA BOGOTÁ NORTE S.A.S. presentó un Estudio de Impacto Ambiental en respuesta a la información adicional requerida.
- Mediante el Auto 0004 del 02 de enero de 2024, la ANLA dispuso el archivo del trámite de solicitud de licencia ambiental, en los siguientes términos:  
  
*“Ordenar el archivo del trámite administrativo de solicitud de licencia ambiental, iniciado mediante Auto 5311 del 14 de julio de 2023, presentado por la CONCESIONARIA RUTA BOGOTÁ NORTE S.A.S., identificada con NIT. 901580796-1, para el desarrollo del proyecto “Accesos Norte Fase II, Unidades Funcionales 1, 2, 3, 4 y 5”, a localizarse en jurisdicción de Bogotá D.C., de conformidad con las consideraciones expuestas en la parte motiva de este acto administrativo”.*
- Mediante el Auto 2996 del 8 de mayo de 2024, la ANLA resolvió recurso de reposición presentado por la CONCESIONARIA RUTA BOGOTÁ NORTE S.A.S., ratificando lo dispuesto en el Auto 0004 del 02 de enero de 2024, que archivó el trámite de solicitud de licencia ambiental.

Anexo al presente documento se incluye la información correspondiente a los actos administrativos previamente mencionados, emitidos por la **Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA)**, para su conocimiento y los fines pertinentes.

---

<sup>1</sup> Actos disponibles para consulta, en la página web de la ANLA:

<https://gaceta.anla.gov.co:8443/Consultar-gaceta> y <https://www.anla.gov.co/proyectos-de-interes-en-evaluacion/pie-accesos-norte-ii>



En caso de requerir información adicional sobre dicho expediente, se recomienda dirigir la solicitud directamente a la ANLA, entidad competente para este trámite, de conformidad con lo establecido en el Artículo 2.2.2.3.2.2 del Decreto 1076 de 2015, el cual define las competencias de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales en relación con la evaluación y otorgamiento de licencias ambientales para este tipo de proyectos.

- **Expediente LAV0004-00-2025 (trámite vigente)**
- Mediante comunicado radicado ANLA 20246201539522 del 31 de diciembre de 2024, la CONCESIONARIA RUTA BOGOTÁ NORTE S.A.S. presentó a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales solicitud de Licencia Ambiental para el desarrollo del proyecto “Accesos Norte Fase II Unidades Funcionales 1, 2, 3, 4 y 5”, indicando en la descripción del Proyecto, lo siguiente:

**“(…) 3. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO**

*La Concesionaria Ruta Bogotá Norte S.A.S. adelanta el proceso de solicitud de la licencia ambiental para las Unidades Funcionales 1, 2, 3, 4 y 5 del Proyecto Accesos Norte Fase II, el cual tiene por objeto realizar las actividades necesarias para desarrollar el mejoramiento y ampliación, de las dos calzadas existentes de la Autopista Norte (Av. Paseo de Los Libertadores) de la ciudad de Bogotá D.C., en el tramo comprendido entre las Calles 191 y 245, dentro del perímetro distrital, en una longitud total aproximada de 5,8 Kilómetros por cada calzada.*

*Para su ejecución, el Proyecto se ha subdividido en cinco (5) unidades funcionales (UF). En las Unidades Funcionales 1, 2, 3 y 4, se proyectan actividades de ampliación mediante la construcción nuevos carriles, y de mejoramiento de los carriles existentes en cada calzada. En la Unidad funcional 5, se proyecta la ejecución de dos retornos a desnivel, para los cuales se cuenta como puntos de referencia las calles 224 y 242 (...). ”.*

- Mediante Auto 0294 del 24 de enero de 2025, la ANLA inició trámite de licencia ambiental para el desarrollo del proyecto “Accesos Norte Fase II Unidades Funcionales 1, 2, 3, 4 y 5”
- Mediante el Acta 11 del 12 de marzo de 2025, la ANLA realizó un total de 43 requerimientos al CONCESIONARIA RUTA BOGOTÁ NORTE S.A.S., para continuar con el trámite de evaluación de la solicitud de licencia ambiental, según lo establecido en el artículo 2.2.2.3.6.3 del Decreto 1076 de 2015, otorgando el término de (1) mes para allegar la información requerida.

Este término podrá ser prorrogado por la autoridad ambiental competente de manera excepcional, hasta antes del vencimiento del plazo y por un término igual, previa solicitud del interesado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17 de la Ley 1437 de 2011 o la norma que lo modifique, sustituya o derogue.

En el evento que el solicitante no allegue la información en los términos establecidos en el numeral anterior, la autoridad ambiental ordenará el archivo de la solicitud de licencia ambiental y la devolución

de la totalidad de la documentación aportada, mediante acto administrativo motivado que se notificará en los términos de la ley.

Por otra, parte, una vez radicada esta información, la ANLA dispondrá de diez (10) días hábiles para solicitar a otras entidades o autoridades los conceptos técnicos o informaciones pertinentes que deberán ser remitidos en un plazo no mayor de veinte (20) días hábiles.

Pasado el término anterior, la ANLA contará con un término máximo de treinta (30) días hábiles, para expedir el acto administrativo que declare reunida toda la información requerida, así como para expedir la resolución que otorgue o niegue la licencia ambiental solicitada por el concesionario.

Con el presente documento se anexa la información de los actos administrativos anteriormente descritos emitidos por la ANLA para su conocimiento y fines pertinentes.

**9. *¿Qué indican los estudios técnicos respecto a si con esta elevación de la Autopista Norte no se continuarán presentando las inundaciones que afectan la movilidad?***

La información aquí expuesta corresponde al Estudio de Impacto Ambiental – EIA presentado por la CONCESIONARIA RUTA BOGOTÁ NORTE S.A.S. a la Secretaría Distrital de Ambiente, mediante comunicado radicado SDA 2024ER276261 del 30 de diciembre de 2024, para el desarrollo del proyecto “Accesos Norte Fase II Unidades Funcionales 1, 2, 3, 4 y 5” en la ciudad de Bogotá.

Actualmente, la solicitud se encuentra en curso ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), bajo el expediente LAV0004-00-2025. De acuerdo con lo establecido en el Artículo 2.2.2.3.2.2 del Decreto 1076 de 2015, la ANLA es la entidad competente para decidir sobre el otorgamiento o no de la Licencia Ambiental para este proyecto, con base en la información contenida en el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) y sus respectivos anexos.

Así las cosas, y como se indicó en la respuesta al numeral 7, una vez la Concesionaria Ruta Bogotá Norte S.A.S. radique el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) ajustado, en atención a los requerimientos realizados por la ANLA en el marco del Acta No. 11 del 12 de marzo de 2025, esta Secretaría procederá a emitir el respectivo pronunciamiento técnico sobre el uso y aprovechamiento de los recursos naturales renovables asociados al proyecto.

Dicho pronunciamiento se elaborará conforme a lo establecido en el numeral 4 del artículo 2.2.2.3.6.3 del Decreto 1076 de 2015, y se formalizará mediante la emisión de un concepto técnico por parte de esta Entidad.

Es importante aclarar que la información contenida en el presente documento podría estar sujeta a modificaciones, en caso de que la Concesionaria introduzca ajustes al EIA en cumplimiento de los requerimientos formulados por la autoridad ambiental competente.

Bajo el anterior contexto, en respuesta a este numeral, se observa lo siguiente relacionado con la descripción de las obras a ejecutar en las unidades funcionales del proyecto (UF1-UF2-UF3-UF4-UF5):

En el capítulo 3 *Descripción del proyecto*, en la Tabla 3-1. *Descripción general unidades funcionales del Estudio de Impacto Ambiental*, se describen brevemente las actividades a realizar como se evidencia a continuación:

UF	Inicio (Sur) Coordenadas Único Nacional		Fin (Norte) Coordenadas Único Nacional		Longitud (aprox.)  Km	Descripción actividades
	Este	Norte	Este	Norte		
1	4.884.784,38	2.087.653,12	4.885.291,37	2.090.777,7	3,2	<p>La Unidad Funcional 1 (UF1) se ubica al costado oriental de la Autopista Norte entre las calles 215 y la calle 245, correspondiente a las abscisas K2+600 a K5+770.</p> <p>Las actividades por realizar corresponden a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ampliación de tres (3) a seis (6) carriles, entre la calle 215 (K2+600), y la calle 235 (K4+600). Cinco (5) de los carriles serán para uso vehicular mixto y uno (1) será carril de uso exclusivo para Transmilenio. Se proyectan actividades de mejoramiento vial en lo relacionado al diseño geométrico con la elevación de rasante, obras de manejo hidráulico y de pavimentos, las cuales serán desarrolladas a profundidad en el numeral <b>Error! Reference source not found. Error! Reference source not found..</b> Adicionalmente en las zonas donde se proyectan las estaciones de Transmilenio se presentará un carril de adelantamiento y un área destinada para la plataforma de la estación.</li> <li>- Ampliación de tres (3) a cinco (5) carriles entre la calle 235 (K4+600) y la calle 245 (K5+770), todos los carriles para uso mixto. Se proyectan actividades de mejoramiento vial en lo relacionado al diseño geométrico con la elevación de rasante, hidráulico y de pavimentos, las cuales serán desarrolladas a profundidad en el numeral <b>Error! Reference source not found. Error! Reference source not found..</b></li> <li>- La UF 1 contará con bahías y ampliación de espacio público en los sitios de implantación de los puentes peatonales.</li> <li>- La UF 1 contará con un espacio público en la margen externa (costado</li> </ul>



UF	Inicio (Sur) Coordenadas Único Nacional		Fin (Norte) Coordenadas Único Nacional		Longitud (aprox.) Km	Descripción actividades
	Este	Norte	Este	Norte		
						derecho sentido norte -sur) de seis (6) metros de ancho a lo largo de toda la Unidad funcional, que deberá incluir una ciclorruta mínima de tres (3) metros y franja de circulación peatonal.
2	4.884.358,50	2.085.091,34	4.884.784,38	2.087.653,12	2,6	<p>La Unidad Funcional 2 (UF2), se ubica en el costado oriental de la Autopista Norte, entre las calles 191 (K0+000) y la calle 215 (K2+600).</p> <p>Las actividades por realizar corresponden a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ampliación de tres (3) a seis (6) carriles, entre la calle 191 (K0+000), y la calle 215 (K2+600), cinco (5) de los carriles serán para uso vehicular mixto y uno (1) para uso exclusivo para Transmilenio. Se proyectan actividades de mejoramiento vial en lo relacionado al diseño geométrico con la elevación de rasante, hidráulico y de pavimentos, las cuales serán desarrolladas a profundidad en el numeral <b>Error! Reference source not found. Error! Reference source not found.</b> Adicionalmente en las zonas donde se proyectan las estaciones de Transmilenio se presentará un carril de adelantamiento y un área destinada para la plataforma de la estación.</li> <li>- La UF 2 contará con bahías y ampliación de espacio público en los sitios de implantación de los puentes peatonales, por otra parte, incluye un carril adicional entre la calle 191 y la calle 198 para permitir el acceso a las bocacalles y predios de este sector.</li> <li>- La UF 2 Contará con un espacio público en la margen externa de seis (6) metros de ancho a lo largo de toda la Unidad funcional, que deberá incluir una ciclorruta mínima de tres (3) metros y franja de circulación peatonal.</li> </ul>
3	4.884.721,13	2.087.662,73	4.885.231,39	2.090.777,37	3,2	La Unidad Funcional 3 (UF3) corresponde a la ampliación de la Calzada Occidental de la autopista norte entre la Calle 215 (K2+600) y la Calle 245 (K5+770).

UF	Inicio (Sur) Coordenadas Único Nacional		Fin (Norte) Coordenadas Único Nacional		Longitud (aprox.) Km	Descripción actividades
	Este	Norte	Este	Norte		
						<p>Las actividades por realizar corresponden a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ampliación de tres (3) a seis (6) carriles, entre la calle 215 (K2+600), y la calle 235 (K4+600), cinco (5) de los carriles serán para uso vehicular mixto y uno (1) será carril de uso exclusivo para Transmilenio. Se proyectan actividades de mejoramiento vial en lo relacionado al diseño geométrico con la elevación de rasante, hidráulico y de pavimentos, las cuales serán desarrolladas a profundidad en el numeral <b>Error! Reference source not found. Error! Reference source not found.</b>.. Adicionalmente en las zonas donde se proyectan las estaciones de Transmilenio se presentará un carril de adelantamiento y un área destinada para la plataforma de la estación</li> <li>- Ampliación de tres (3) a cinco (5) carriles entre la calle 235 (K4+600) y la calle 245 (K5+770), todos los carriles para uso mixto. Se proyectan actividades de mejoramiento vial en lo relacionado al diseño geométrico con la elevación de rasante, hidráulico y de pavimentos, las cuales serán desarrolladas a profundidad en el numeral <b>Error! Reference source not found. Error! Reference source not found.</b>..</li> <li>- La UF 3 contará con bahías y ampliación de espacio público en los sitios de implantación de los puentes peatonales, por otra parte, incluye una vía de servicio de dos carriles para permitir el acceso a predios entre la calle 245 y el acceso a CEMEX debido a la implantación del retorno Sur-Sur de la UF5.</li> <li>- La UF 3 contará con un espacio público en la margen externa de seis (6) metros de ancho a lo largo de toda la Unidad Funcional, que deberá incluir una ciclorruta mínima de tres (3) metros y franja de circulación peatonal.</li> </ul>

UF	Inicio (Sur) Coordenadas Único Nacional		Fin (Norte) Coordenadas Único Nacional		Longitud (aprox.) Km	Descripción actividades
	Este	Norte	Este	Norte		
4	4.884.297,13	2.085.100,51	4.884.721,13	2.087.662,73	2,6	<p>La Unidad Funcional 4 (UF4) corresponde a la ampliación de la calzada Occidental entre la Calle 191 (K0+000) y la Calle 215 (K2+600).</p> <p>Las actividades por realizar corresponden a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ampliación de tres (3) a seis (6) carriles, entre la calle 191 (K0+000), y la calle 215 (K2+600), cinco (5) de los carriles serán para uso vehicular mixto y uno (1) para uso exclusivo para Transmilenio. Se proyectan actividades de mejoramiento vial en lo relacionado al diseño geométrico con la elevación de rasante, hidráulico y de pavimentos, las cuales serán desarrolladas a profundidad en el numeral <b>Error! Reference source not found. Error! Reference source not found.</b>.. Adicionalmente en las zonas donde se proyectan las estaciones de Transmilenio se presentará un carril de adelantamiento y un área destinada para la plataforma de la estación.</li> <li>- La UF 4 contará con bahías y ampliación de espacio público en los sitios de implantación de los puentes peatonales.</li> <li>- La UF 4 contará con un espacio público en la margen externa de seis (6) metros de ancho a lo largo de toda la Unidad Funcional, que deberá incluir una ciclorruta mínima de tres (3) metros y franja de circulación peatonal.</li> </ul>
5	4.884.951,91 (Punto de referencia Retorno Desnivel Calle 224)	2.088.807,62 (Punto de referencia Retorno Desnivel Calle 224)	4.885.246,39 (Punto de referencia Retorno Desnivel Calle 242)	2.090.654,53 (Punto de referencia Retorno Desnivel Calle 242)	1,23	<p>El alcance de la Unidad Funcional 5 (UF5), comprende:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La construcción de dos retornos a desnivel, que permitirán la comunicación entre las calzadas oriental y occidental de la Autopista Norte. El retorno Sur – Sur, ubicado en la calle de referencia 224 (K3+780), tendrá una longitud de 557,62 m, con dos (2) carriles, cada uno de 3,5 m de ancho y una berma de dos (2) metros. Por su parte el Norte-Norte, ubicado en la calle de referencia 242 (K5+600)</li> </ul>



UF	Inicio (Sur) Coordenadas Único Nacional		Fin (Norte) Coordenadas Único Nacional		Longitud (aprox.) Km	Descripción actividades
	Este	Norte	Este	Norte		
						cuenta con una longitud de 672,06m y contará con dos (2) carriles de circulación, cada uno de 3,5 m y una berma de dos (2) metros.

Fuente: EIA, radicado SDA 2024ER276261 del 30 de diciembre de 2024

En el capítulo 2 Generalidades del EIA, la CONCESIONARIA RUTA BOGOTÁ NORTE S.A.S. señala que:

*“...la Concesionaria Ruta Bogotá Norte SAS., realizó los estudios, análisis y modelaciones específicas (hidrológicos, climáticos, hidráulicos, geotécnicos, de suelos, estudios de estabilidad, entre otros), que permitieron analizar y evidenciar que los box culvert, como obra de conexión hídrica con las especificaciones dadas en los diseños, cumplen con el objetivo de asegurar la conectividad hídrica y funcional de los humedales Torca – Guaymaral existentes en la zona (incluidos las quebradas y canales asociados), como se describen a continuación.” (Página 39)*

En capítulo 3 *Descripción del proyecto* en el 3.2.3 *Diseño del Proyecto*, subnumeral 3.2.3.1 Criterios para la definición final de los diseños, indica los criterios bajo los cuales realizó los estudios requeridos para definir las especificaciones técnicas de las obras hidráulicas a construir para garantizar el adecuado manejo de las aguas y la conectividad de los humedales Torca y Guaymaral. En el estudio se describen 10 criterios, donde se destaca que del 1 al 7, están asociados a caracterización hidrológica, el modelo hidrológico de simulación para los caudales, el modelo hidráulico de los cauces entre otros. Se destacan los siguientes:

**“Criterio 4:** considerar las características del área del Proyecto, en cuanto a inundabilidad, capacidad portante del suelo y viabilidad económica para definir las obras de drenaje transversal más apropiadas que garanticen el paso de la fauna, acorde con las especies presentes en la zona (Ver numeral 3.2.3.4.5 *Infraestructura de drenaje* y numeral 3.2.3.6 *Infraestructura de Geotecnia*).

(...)

**Criterio 7:** que el diseño de las obras permitiera el paso tanto del caudal máximo (1D) como el caudal máximo (2D) en condiciones de flujo libre, así como también el cumplimiento de la norma técnica NS-085 de la EAAB-ESP versión 4.1, numeral 4.4.6 *Dimensionamiento de la sección*, en el sentido que la lámina de agua en la obra (Box Culvert) no debe superar el 90% de la altura interna de esta en condición de flujo uniforme (NS085 de la EAAB versión 4.1); y de acuerdo con esto, de ser necesario, hacer ajustes para que los Box Culvert diseñados garanticen la conexión hidráulica entre los humedales Torca y Guaymaral, en los sectores oriental y occidental respectivamente de la Autopista Norte, sin sobredimensionamientos, si aplica. Ver subnumeral 7.4.4.1.3 *Estudio hidráulico de la obra* del numeral 7.4 *Ocupaciones de cauce* del Capítulo 7.0 de *Demanda, Uso, Aprovechamiento y/o Afectación de Recursos Naturales*.“

De esta forma a partir de la información indicada previamente se construye para el sistema Torca – Guaymaral contenidos en este EIA:

○ **Caudales máximos**

- *Un modelo hidráulico de condiciones iniciales con las obras hidráulicas existentes según inventario, en donde se evalúa el nivel de aguas máximas extraordinarias N.A.M.E requerido para el proyecto evaluado con caudales máximos sustentados en el numeral 5.1.5 Hidrología. **Anexo 4\_3 Volumen VII Estudio hidrología, hidráulica y socavación***
- *Un modelo hidráulico de condiciones de diseño con el terraplén de diseño de la Autopista Norte y las obras proyectadas por el CRBN evaluado con caudales máximos sustentados en el numeral 5.1.5 Hidrología. **Anexo 4\_3 Volumen VII Estudio hidrología, hidráulica y socavación.***
- *Un modelo hidráulico de condiciones de desarrollo con el terraplén de diseño de la Autopista Norte, las obras de reconformación de canales y quebradas proyectadas por el FLT y las obras proyectadas por el CRBN evaluado con caudales máximos sustentados en el numeral 5.1.5 Hidrología. **Anexo 4\_3 Volumen VII Estudio hidrología, hidráulica y socavación.***

○ **Caudales Medios**

- *Un modelo hidráulico de condiciones de diseño con el terraplén de diseño de la Autopista Norte y las obras proyectadas por el CRBN evaluado con caudales medios sustentados en el numeral 5.1.5 Hidrología. **Anexo 4\_3 Volumen VII Estudio hidrología, hidráulica y socavación.***
- *Un modelo hidráulico de condiciones de desarrollo con el terraplén de diseño de la Autopista Norte, las obras de reconformación de canales y quebradas proyectadas por el FLT y las obras proyectadas por el CRBN evaluado con caudales medios sustentados en el numeral 5.1.5 Hidrología. **Anexo 4\_3 Volumen VII Estudio hidrología, hidráulica y socavación.***

○ **Caudales Mínimos**

- *Un modelo hidráulico de condiciones de diseño con el terraplén de diseño de la Autopista Norte y las obras proyectadas por el CRBN evaluado con caudales mínimos sustentados en el numeral 5.1.5 Hidrología. **Anexo 4\_3 Volumen VII Estudio hidrología, hidráulica y socavación.***
- *Un modelo hidráulico de condiciones de desarrollo con el terraplén de diseño de la Autopista Norte, las obras de reconformación de canales y quebradas proyectadas por el FLT y las obras proyectadas por el CRBN evaluado con caudales mínimos sustentados en el numeral 5.1.5 Hidrología. **Anexo 4\_3 Volumen VII Estudio hidrología, hidráulica y socavación.***
- *Es importante resaltar que el periodo de diseño hidráulico corresponde a 100 años, quiere decir que los fenómenos climáticos dentro de esta temporalidad hacen parte fundamental de las definiciones de obras hidráulicas, manejo de escorrentía, definición de la cota rasante del proyecto para evitar afectaciones por eventos de precipitación.” (página 96, 97 y 98)*

En relación con el subnumeral 3.2.3.5 *Infraestructura de drenaje* se señala lo siguiente:: “a partir de las conclusiones del estudio de Geotecnia y Geología, la localización del área de intervención corresponde a suelos impermeables; es decir, que el flujo subsuperficial es muy limitado, y desde el punto de vista hidráulico, la conexión entre los humedales Torca y Guaymaral, ocurre a nivel

*superficial, debido a la baja permeabilidad del subsuelo” (Página 124). En el desarrollo de ese subnumeral se resume de forma general la información de los diseños asociados a cada Unidad funcional.*

Por su parte, en el acápite 3.2.3.5.11 Limitaciones se establece: *“Las obras proyectadas, como lo muestran los resultados de los modelos hidráulicos presentados y referidos en el numeral anterior, mejoran significativamente el drenaje en el área aferente a la autopista, evitando que esta se vuelva a inundar, como ocurre con cierta frecuencia; sin embargo, la zona en general corresponde a terrenos de baja pendiente, suelos poco permeables y procesos de desarrollo urbanístico que alteran el patrón de drenaje natural, por lo cual, las áreas más alejadas de la autopista, pueden seguir siendo susceptibles a inundación, por tales factores, e inclusive, por el comportamiento de los niveles en el río Bogotá, lo cual es ajeno al proyecto de la vía” (Página 156).*

Asimismo, en el desarrollo del capítulo 3, para la estructuración del proyecto, se tiene en cuenta la caracterización ambiental del área de influencia definida. En particular, para las obras hidráulicas (infraestructura de drenaje), se hace referencia al capítulo 5, "Caracterización del área de influencia", específicamente a los numerales 5.1.2 "Geomorfología", 5.1.5 "Hidrología" y 5.1.9 "Geotecnia".

Respecto a la caracterización hidrológica, esta incluye la descripción de la red hidrográfica, la delimitación de cuencas, morfometría, inventario de cuerpos hídricos, dinámica fluvial y caudales dentro del área de influencia definida por la concesionaria. Con la información expuesta construye la modelación hidráulica que corresponde a una simulación que busca estimar la lámina de agua y caudales de diseño para la condición actual y proyectada en las obras que cruzan la autopista norte y los cuerpos de agua aferentes, para una condición de caudal máximo, medio y mínima. (subnumeral 5.1.5.12 Modelación hidráulica)

Mediante la Tabla 5.1.5-54. *Listado de los modelos hidráulicos desarrollados por el proyecto*, se indica la totalidad de modelos hidráulicos simulados:

<b>Tipo de Modelo</b>	<b>Condición de Caudal</b>	<b>Descripción</b>
<i>Modelo hidráulico bidimensional de la condición actual (1_MOD_COND_INICIAL)</i>	Máximo	<i>Modelo de la condición actual para evaluar el comportamiento en caudal máximo.</i>
<i>Modelo hidráulico bidimensional con obras proyectadas por el CCSN (2_MOD_COND_DIS)</i>	Mínimo	<i>Obras proyectadas por el CCSN a lo largo del corredor de la Autopista Norte para caudal mínimo.</i>
	Medio	<i>Obras proyectadas por el CCSN a lo largo del corredor de la Autopista Norte para caudal medio.</i>
	Máximo	<i>Obras proyectadas por el CCSN a lo largo del corredor de la Autopista Norte para caudal máximo.</i>
<i>Modelo hidráulico bidimensional con obras proyectadas por el CCSN y FLT (3_MOD_COND_DES)</i>	Mínimo	<i>Obras proyectadas por el CCSN y FLT a lo largo del corredor de la Autopista Norte para caudal mínimo.</i>
	Medio	<i>Obras proyectadas por el CCSN y FLT a lo largo del corredor de la Autopista Norte para caudal medio.</i>
	Máximo	<i>Obras proyectadas por el CCSN y FLT a lo largo del corredor de la Autopista Norte para caudal máximo.</i>



<b>Tipo de Modelo</b>	<b>Condición de Caudal</b>	<b>Descripción</b>
Modelo hidráulico bidimensional con obras proyectadas con avance intermedio por el CCSN (ANALISIS_MOD_INT)	Máximo	Obras proyectadas con avance intermedio (con las obras de la calzada oriental) por el CCSN a lo largo del corredor de la Autopista Norte para caudal máximo.
Modelo hidráulico unidimensional con las re conformaciones proyectadas por FLT	Máximo	Modelos de los tramos de las quebradas a re conformar por FLT
Modelo hidráulico bidimensional con obras proyectadas por el FLT y CCSN	Mínimo	Obras proyectadas conjuntamente por el FLT y CCSN a lo largo del corredor de la Autopista Norte para caudal mínimo.
	Medio	Obras proyectadas conjuntamente por el FLT y CCSN a lo largo del corredor de la Autopista Norte para caudal medio.
	Máximo	Obras proyectadas conjuntamente por el FLT y CCSN a lo largo del corredor de la Autopista Norte para caudal máximo.

Adicionalmente, en el EIA se indica que las evaluaciones hidráulicas para la condición de caudal máximo se han realizado para el período de retorno de 100 años. Dentro de este numeral de modelación hidráulica, en el acápite 5.1.5.12.9 *Mancha de inundación TR 100*, la concesionaria expone las manchas de inundación que se pueden presentar en el área del proyecto para cuatro escenarios: 1) condición actual, 2) condición futura con las obras diseñadas para el proyecto, 3) condición futura con las obras diseñadas para el proyecto más las condiciones de terreno futuras desarrolladas por el Fideicomiso Lagos de Torca (FLT) y 4) la condición intermedia del proceso constructivo (escenario en el cual solo está construida una de las calzadas). Donde por ejemplo para el segundo escenario la concesionaria indica:

*“Para la condición con las obras proyectadas por el CCSN se muestra que el drenaje de la zona mejora y que ya no se producen inundaciones sobre la Autopista norte (ver **Figura 5.1.5-126** y **Figura 5.1.5-127**). Los encharcamientos se siguen presentando en las zonas de los humedales, drenajes y otras áreas externas a la zona del proyecto, lo cual obedece que en dichos sectores los terrenos son de baja pendiente y susceptibles a la acumulación de escorrentía.*

*Los resultados indican que el rango de elevaciones de la lámina de agua se mantiene entre 2547 msnm y 2574 msnm. El rango de profundidades también permanece igual, entre 0 y 6,5 m. Las áreas de encharcamiento, más alejadas de la autopista, en general se mantienen, respecto a la condición inicial.*

*Según el mapa de velocidades, se tiene que la mayoría de las velocidades se encuentran en los rangos entre 0 m/s y 1 m/s, y espacialmente ubicados en las llanuras de inundación, así como en los humedales, por otro lado, los valores de velocidades más grandes se ubican en los canales debido a sus caudales.” (página 165)*

La información del Estudio de Impacto ambiental se encuentra en el siguiente link para su consulta y fines pertinentes:

[https://drive.google.com/drive/folders/1HCHkdIYIBaVTk14AQWiG8WrxWz2021Pz?usp=drive\\_link](https://drive.google.com/drive/folders/1HCHkdIYIBaVTk14AQWiG8WrxWz2021Pz?usp=drive_link)

**12. De aprobarse la licencia ambiental, ¿cuál es todo el proceso que continúa para la elevación de la Autopista Norte? ¿Qué ocurriría en caso de que se niegue la licencia?**

Al respecto, es preciso señalar que el acto administrativo por el cual la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales decida sobre el otorgamiento de la licencia ambiental establecerá los requisitos, condiciones y obligaciones adicionales al plan de manejo ambiental presentado que debe cumplir la CONCESIONARIA RUTA BOGOTÁ NORTE S.A.S., en calidad de titular de la licencia ambiental, durante la construcción, operación, mantenimiento, desmantelamiento y abandono y/o terminación del proyecto “Accesos Norte Fase II, Unidades Funcionales 1, 2, 3, 4, y 5”, de conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.2.3.6.6. del Decreto Único Reglamentario 1076 de 2015.

En caso contrario, es decir, en que la ANLA considere que no es viable otorgar la licencia ambiental al proyecto, por considerar que el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) no cumple con los requisitos mínimos del Manual de Evaluación de Estudios Ambientales, mediante acto administrativo dará por terminado el trámite, decisión respecto de la cual proceden los recursos establecidos en los artículos 74 y siguientes de la Ley 1437 de 2011. Lo anterior, sin perjuicio que pueda nuevamente presentar solicitud de licencia ambiental, cumpliendo con los requisitos establecidos en el Decreto único Reglamentario 1076 de 2015.

**14. Sírvase señalar los beneficios ambientales de la ampliación y elevación de la Autopista Norte, y de la ampliación de la carrera séptima.**

La información aquí expuesta corresponde al Estudio de Impacto Ambiental – EIA presentado por la CONCESIONARIA RUTA BOGOTÁ NORTE S.A.S. a la Secretaría Distrital de Ambiente, mediante comunicado radicado SDA 2024ER276261 del 30 de diciembre de 2024, para el desarrollo del proyecto “Accesos Norte Fase II Unidades Funcionales 1, 2, 3, 4 y 5” en la ciudad de Bogotá.

Actualmente, la solicitud se encuentra en curso ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), bajo el expediente LAV0004-00-2025. De acuerdo con lo establecido en el Artículo 2.2.2.3.2.2 del Decreto 1076 de 2015, la ANLA es la entidad competente para decidir sobre el otorgamiento o no de la Licencia Ambiental para este proyecto, con base en la información contenida en el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) y sus respectivos anexos.

Así las cosas, y como se indicó en la respuesta al numeral 7, una vez la Concesionaria Ruta Bogotá Norte S.A.S. radique el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) ajustado, en atención a los requerimientos realizados por la ANLA en el marco del Acta No. 11 del 12 de marzo de 2025, esta Secretaría procederá a emitir el respectivo pronunciamiento técnico sobre el uso y aprovechamiento de los recursos naturales renovables asociados al proyecto.

Dicho pronunciamiento se elaborará conforme a lo establecido en el numeral 4 del artículo 2.2.2.3.6.3 del Decreto 1076 de 2015, y se formalizará mediante la emisión de un concepto técnico por parte de esta Entidad.

Es importante aclarar que la información contenida en el presente documento podría estar sujeta a modificaciones, en caso de que la Concesionaria introduzca ajustes al EIA en cumplimiento de los requerimientos formulados por la autoridad ambiental competente.

Bajo el anterior contexto, en el capítulo 10 Evaluación económica ambiental del EIA, radicado SDA 2024ER276261 del 30 de diciembre de 2024, la CONCESIONARIA RUTA BOGOTÁ NORTE S.A.S. desarrolla la Evaluación Económica Ambiental (EEA) de los impactos significativos identificados en la evaluación de impactos (capítulo 8) para las diferentes actividades contempladas en el proyecto *“Accesos Norte Fase II, Unidades Funcionales 1, 2, 3, 4, y 5”*.

En este capítulo identifica los siguientes beneficios asociados: “Alteración hidrogeomorfológica de la dinámica fluvial y/o del régimen sedimentológico”, “Generación de empleo” y “Reducción en tiempos de viaje”.

Respecto al impacto *“Alteración hidrogeomorfológica de la dinámica fluvial y/o del régimen sedimentológico”*, en el capítulo 8 *Evaluación ambiental*, numeral 8.3.4 *Descripción y valoración de impactos para el escenario Con proyecto*, en la Tabla 8-68. *Alteración hidro geomorfológica de la dinámica fluvial y/o del régimen sedimentológico en el escenario con Proyecto: “Construcción de obras hidráulicas*, se indica lo siguiente:

*“(…) En la ingeniería vial, la expresión “obras hidráulicas” refiere la materialización de estructuras de acompañamiento a la banca vial, las cuales se componen esencialmente de obras de drenaje y obras de estabilización, las cuales se construyen mediante el uso de cemento, es decir en concreto hidráulico reforzado y/o simple.*

*Durante el proceso de construcción de obras hidráulicas es importante reconocer que inicialmente pueda que se presenten afectaciones sobre el componente, pero que finalmente estas obras traen consigo un impacto positivo, ya que va a favorecer al régimen sedimentológico y esto es debido a que se van a realizar ampliaciones de la sección hidráulica en algunas obras. Con lo cual se va a producir una mejora en el funcionamiento hidráulico de las corrientes de agua presentes en la zona, evitando que se formen represamientos de agua o procesos de sedimentación.*

*De acuerdo con el análisis se considera que esta actividad representa una intensidad media dado que las condiciones del componente cambian de manera positiva y por ende va a tener una extensión parcial, favoreciendo a las áreas directamente intervenidas con un momento de manifestación del impacto a mediano plazo, su persistencia puede llegar a ser pertinaz e incluso permanente si se hacen las actividades correspondientes de mantenimiento a estas obras hidráulicas, de lo contrario llegaría a retomar a sus condiciones iniciales en un mediano plazo, presenta un sinergismo simple. Si estas obras presentan un buen funcionamiento hidráulico van a presentar efectos directos y acumulativos.”*

De esta manera, se comparte la información del EIA presentado por la CONCESIONARIA RUTA BOGOTÁ NORTE S.A.S. a esta autoridad ambiental mediante radicado SDA 2024ER276261 del 30 de diciembre de 2024:

[https://drive.google.com/drive/folders/1HCHkdIYIBaVTk14AQWiG8WrxWz2021Pz?usp=drive\\_link](https://drive.google.com/drive/folders/1HCHkdIYIBaVTk14AQWiG8WrxWz2021Pz?usp=drive_link).



Es preciso tener en cuenta que esta información podrá ser objeto de ajustes, según lo requerido por parte de la ANLA en reunión de información adicional registrada en el Acta 11 del 12 de marzo de 2025.

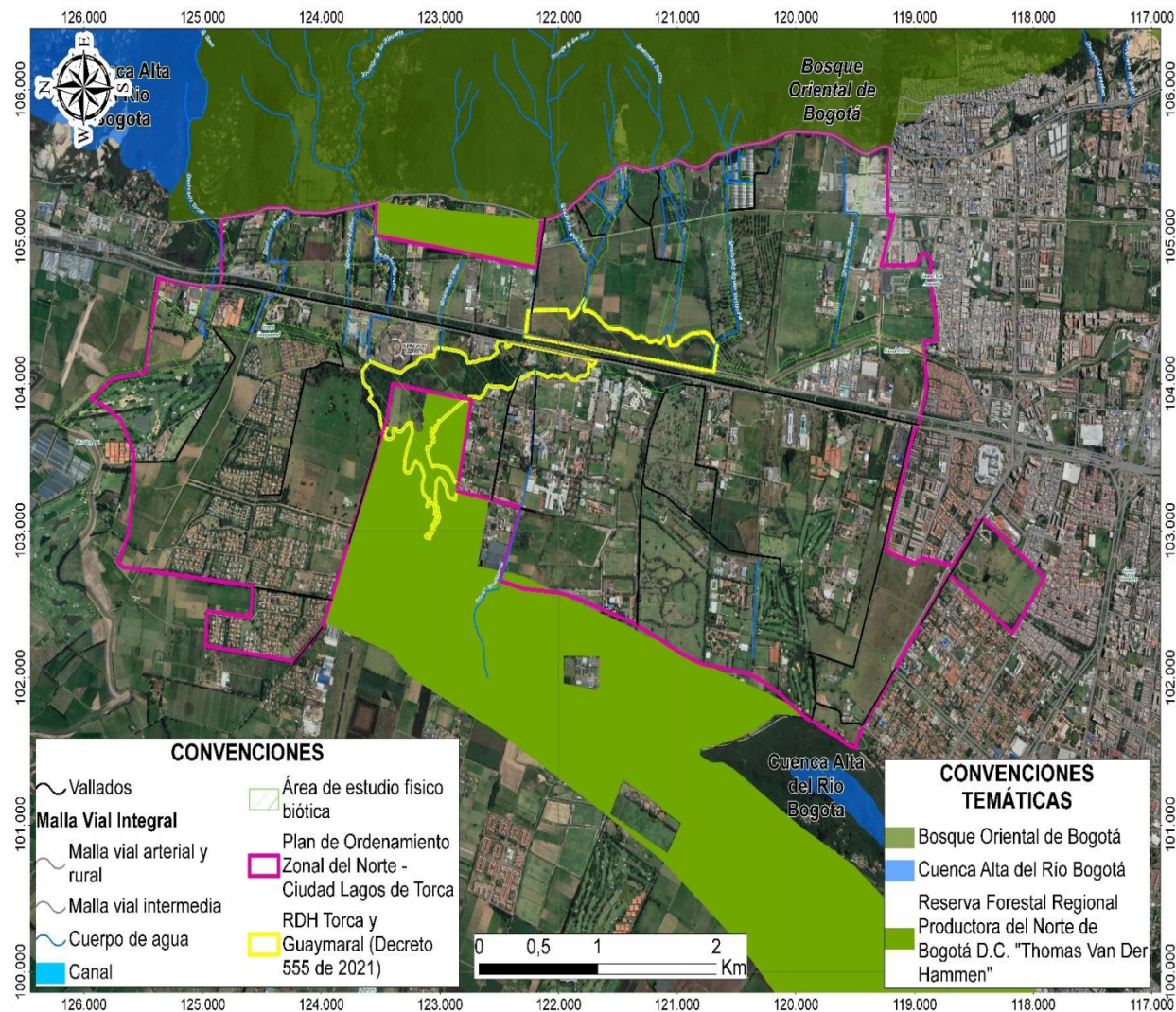
**10. *¿Qué humedales se ubican en este sector de la ciudad de la Autopista Norte entre calle 192 a calle 235? ¿Cuál es la estrategia que contempla la autoridad ambiental para conectar los humedales?***

En ese sector de la ciudad se encuentra la Reserva Distrital de Humedal (RDH) Torca Guaymaral. A continuación, se presenta una descripción de su ubicación:

Los humedales Torca y Guaymaral se extienden a los dos lados de la Autopista Norte. El extremo sur ocupa una pequeña porción en el cementerio Jardines de Paz, desde donde continúa paralelo a la Autopista por el costado derecho en dirección sur-norte, hasta alinearse con el Colegio San Viator. Desde allí abarca los dos costados y el separador de la vía hasta el Liceo Católico Campestre, para luego extenderse hacia el noroccidente hasta el Aeropuerto Guaymaral, pasando por el centro comercial Bima. Su espejo de agua actual ocupa un espacio aproximado de 9.424 m<sup>2</sup> (Alcaldía Mayor de Bogotá y DAMA, 2006)

En la figura siguiente, se presenta un mapa de la ubicación de la RDH Torca Guaymaral, en relación con otros elementos de la Estructura ecológica principal como el Bosque Oriental de Bogotá y la Reserva Forestal Regional Productora del Norte de Bogotá “*Thomas Van der Hammen*”:

**Figura 1.** Mapa Ubicación RDH Torca Guaymaral



Fuente: Plan de Manejo Ambiental RDH Torca Guayamaral

Por otra parte, en relación con las estrategias que define la autoridad ambiental para conectar el humedal Torca Guayamaral, es pertinente señalar que el **Plan de Acción del Plan de Manejo Ambiental** adoptado mediante Resolución Conjunta CAR SDA No. 029 del 8 de febrero de 2023 para esta área protegida, contiene dos proyectos que apuntan a este propósito:

Código	Nombre del Proyecto	Objetivo	Prioridad
HTG-PY10	Recuperación y mantenimiento de la conectividad hidráulica y del caudal ecológico del área protegida de los humedales de Torca y	Recuperar el caudal ecológico y la conectividad hidráulica del área protegida de los humedales de Torca y Guayamaral, mediante la recuperación de la oferta hídrica y	1

	<i>Guaymaral con el sistema hídrico tributario.</i>	<i>conectividad hidráulica de los dos sectores del humedal con sus quebradas tributarias.</i>	
<i>HTG-PY13</i>	<i>Elaboración e implementación de un modelo de conectividad ecosistémica y del paisaje para el área protegida de los humedales de Torca y Guaymaral con su cuenca aferente – pasos fauna.</i>	<i>Generar e implementar un modelo de conectividad ecosistémica y del paisaje en el área protegida de los humedales de Torca y Guaymaral y área aferente del río Bogotá</i>	2

Dentro de la descripción de los proyectos se apunta a la conectividad de los dos sectores del Humedal mediante la construcción y mantenimiento de estructuras hidráulicas que permitan los flujos de agua entre el sector de Torca y el sector de Guaymaral, a la vez que mitigue los riesgos por inundación de la Autopista Norte.

Adicionalmente, se identifica en el proyecto HTG-PY13, la actividad de identificación de pasos de fauna mediante estructuras que representan un paso seguro a través de una carretera, una autopista, una vía o una cicloruta, permitiendo la conexión entre hábitats, donde además se favorece y recupera la vegetación presente en la zona, como medidas de prevención de atropellamiento de fauna silvestre.

#### **11. ¿Puede un humedal que ha sido fragmentado, recuperarse y reconectarse?**

En atención a la consulta, cabe resaltar que la posibilidad de recuperar y reconectar un ecosistema de Humedal que ha sido fragmentado va a depender del grado de afectación que haya causado el disturbio que generó la fragmentación, así como el grado de degradación ambiental del ecosistema.

Al respecto, es pertinente señalar que Bogotá cuenta con un documento denominado “*Protocolo de recuperación y rehabilitación ecológica de humedales en centros urbanos*” formulado en el año 2008, el cual aborda en detalle las actividades que se deben emprender para adelantar la recuperación y rehabilitación de los ecosistemas urbanos de humedal y que contempla las diferentes estrategias para lograr esa recuperación.

De acuerdo con lo establecido en el Protocolo, es fundamental realizar un análisis específico para cada caso, considerando la historia de alteración del ecosistema, su estado actual y las consecuencias que dicha alteración ha generado en los atributos ecosistémicos: estructura, composición y función. Este análisis permitirá definir la ruta de acción indicada para su recuperación.

De esta forma damos respuesta concreta, de fondo y definitiva a la petición por usted elevada ante esta Secretaría, sin perjuicio que en el evento que requiera información adicional estaremos prestos a proporcionarla.

Atentamente,



*Claudia*

**CLAUDIA PATRICIA GALVIS SANCHEZ**  
**SECRETARIA DISTRITAL DE AMBIENTE(E)**

*Anexos: Carpeta Actos Administrativos ANLA (Preguntas 7 y 8)*

*Proyectó:*

**DAYANNA IBETH ALARCON CRUZ**

*Fecha de ejecución: 10-04-2025*

*Revisó:*

**ANGELA PATRICIA ROMERO RODRIGUEZ**  
**NATALY NOVOA PARRA**

*Fecha de ejecución: 10-04-2025*

*Fecha de ejecución: 11-04-2025*

*Aprobó:*

**YESENIA VASQUEZ AGUILERA**

*Fecha de ejecución: 11-04-2025*

*Proyectó:*

**IVAN MARIN PINEDA**

*Fecha de ejecución: 15-04-2025*

*Revisó:*

**MARIA CLAUDIA ORJUELA MARQUEZ**  
**IVAN DARIO MELO CUELLAR**

*Fecha de ejecución: 15-04-2025*

*Fecha de ejecución: 15-04-2025*

*Aprobó:*

**IVAN DARIO MELO CUELLAR**  
**EDGAR EMILIO RODRÍGUEZ BASTIDAS**

*Fecha de ejecución: 15-04-2025*

*Fecha de ejecución: 16-04-2025*

*Proyectó:*

**MAGALY FERNANDA PAJOY VILLA**

*Fecha de ejecución: 16-04-2025*

*Revisó*

**MAGALY FERNANDA PAJOY VILLA**  
**CAMILO ALEXANDER RINCON ESCOBAR**

*Fecha de ejecución: 12-02-2025*

*Fecha de ejecución: 16-04-2025*

*Firmó:*