



UNIVERSIDAD
SANTO TOMÁS
SEDE PRINCIPAL

Tesis de maestría: *Análisis del riesgo de redes según lineamiento del Conpes 3760 de 2013 y lo regulado en la Ley 1682 de 2013 en cuanto a redes de servicios públicos, en los proyectos de APP “Entrada Norte Fase II” del Distrito Capital y Tercer Carril Bogotá – Girardot.* Autor: Carolina Jackeline Barbanti Mansilla – Álvaro Bogoya Castaño. Universidad Santo Tomás (Colombia). 2024

Análisis del riesgo de redes según lineamiento del Conpes 3760 de 2013 y lo regulado en la Ley 1682 de 2013 en cuanto a redes de servicios públicos, en los proyectos de APP “Entrada Norte Fase II” del Distrito Capital y Tercer Carril Bogotá – Girardot

Documento Aclaratorio

Carolina Jackeline Barbanti Mansilla
Álvaro Bogoya Castaño

Universidad Santo Tomás
Facultad de Ingeniería Civil
Bogotá, Colombia
2025

Tesis de maestría: *Análisis del riesgo de redes según lineamiento del Conpes 3760 de 2013 y lo regulado en la Ley 1682 de 2013 en cuanto a redes de servicios públicos, en los proyectos de APP “Entrada Norte Fase II” del Distrito Capital y Tercer Carril Bogotá – Girardot.* Autor: Carolina Barbanti Mansilla – Álvaro Bogoya Castaño. Facultad de Ingeniería Civil (Bogotá) - Universidad Santo Tomás (Colombia). 2024



Mediante el presente Documento Aclaratorio, damos respuesta a las inquietudes planteadas por el jurado, las cuales se relacionan con:

- Aclarar el uso del suelo rural
- Afectaciones del tercer carril. Especificar si son rurales o urbanos
- Aclarar porque no se tuvo en cuenta la unidad funcional 8 en el proyecto Bogotá – Girardot, Tercer Carril.
- Aclarar porque no se tienen en cuenta los pasos rurales.
- Aclarar los inconvenientes con los temas ambientales y prediales
- Aplicación de la Ley 1682 de 2013 "Ley de Infraestructura"
- Aclarar concordancia del objetivo con el título del proyecto
- Identificar la problemática y establecer soluciones

Nuestro documento de tesis, se centra en la incidencia de las redes de servicios públicos en los proyectos de APP urbanas, ya que hemos evidenciado, específicamente en zonas urbanas, la afectación que generan en el desarrollo del proyecto, cuando no se tiene planificado y asignado presupuesto para el manejo de dichas redes. No se tomaron temas rurales, puesto que la carga de traslado de redes es muy baja con respecto al traslado de redes en los pasos urbanos, la proporción es aproximadamente 95% de traslado en pasos urbanos y un 5% de traslados en zonas rurales.

El Uso del suelo rural en el Marco de las APP viales en Colombia, ha sido un reto complejo en la gestión del territorio. El suelo rural es un espacio con muchos actores, funciones agrícolas, ambientales y sociales que deben respetarse.

Las vías objeto de estudio, tienen su trazado atravesando municipios con sus propios Planes de Ordenamiento Territorial (POT) o Esquemas de Ordenamiento (EOT), lo que requirió una coordinación con cada alcaldía, para establecer los impactos y la transformación de la propiedad y los nuevos requerimientos generados por la presión urbanística sobre el suelo.



El desarrollo de los proyectos de infraestructura vial en el país se ha visto perjudicado por diferentes temas:

- Ambientales.
 - La consecución de licencias, lo que normalmente impide la ejecución de los proyectos, por ejemplo, el proyecto Mulaló – Loboguerrero, finalizó por obtener licencia ambiental después de 7 años, situación que generó un desequilibrio económico, igualmente, en el proyecto Accesos Norte 2, la no obtención de la licencia ambiental por la negativa del Gobierno tiene el proyecto al borde de la terminación anticipada.
 - La expedición de licencias por parte de autoridades como el ANLA o de Corporaciones Autónomas, que tienen tiempos de respuesta diferentes y que al ser descentralizadas manejan los temas según sus lineamientos.
- Sociales.
 - Protestas que generan parálisis en las obras.
 - Quema y/o vandalización de peajes
 - Imposibilidad para la construcción de nuevos peajes por bloqueos de la comunidad, situación que genera desfinanciamiento de los proyectos APP

Respecto del proyecto Tercer Carril Bogotá – Girardot, no se tuvo en cuenta la UF 8, que corresponde a la que pasa por el municipio de Soacha, debido a que dicha Unidad Funcional se desafectó sobre el paso Urbano en aproximadamente 4,5 kilómetros por la construcción el Transmilenio Fase II y Fase III, que llega hasta el sector el Vinculo, donde quedará el patio portal de dicho proyecto, dentro del convenio que se suscribió con la Empresa Férrea Regional de Cundinamarca se estableció que ellos se hacían cargo de todo el traslado de redes para la ejecución de sus obras.

En el proyecto se ha presentado cuellos de botella, que han afectado el cumplimiento de cronogramas, por ejemplo la adquisición de predios, se “heredó” de la anterior concesión los pasivos prediales, que al quedar a cargo de la Entidad (ANI) dejaron el proyecto con problemas para terminar un aproximado de 2 kilómetros a lo largo del corredor, puesto que no se le puede delegar al concesionario esta gestión ,ya que al ser una Iniciativa Privada



no puede recibir adición de recursos ni obras, pues jurídicamente existe una imposibilidad para recibir recursos de la Nación. Dentro de estos, tenemos predios sobre los pasos urbanos de los municipios de Silvania, Fusagasugá, Chinauta, Boquerón y Melgar, situación que al día de hoy impide la construcción del tercer carril en aproximadamente 2 kilómetros.

En los proyectos Accesos Norte Fase II y el Tercer Carril Bogotá - Girardot, no todo es rural. En los accesos Norte de Bogotá, se requiere el traslado de redes en la autopista Norte, donde se encuentra urbanizado y tienen acceso a todos los servicios públicos de la ciudad, y en el Tercer Carril Bogotá – Girardot tenemos pasos urbanos en los municipios de Silvania, Fusagasugá, Chinauta, Melgar, Ricaurte y Girardot, donde se evidencia interferencia con las redes de servicios públicos.

Ley de Infraestructura. La aplicación de esta Ley en los proyectos de concesión ha generado un impacto positivo en el desarrollo de la infraestructura Nacional, evolucionando de un modelo de obra pública convencional a un sistema de gestión del transporte a largo plazo.

Uno de los ejes más importantes de la Ley, es la transferencia de los riesgos, con lo cual se mitiga la exposición del Estado a sobre costos, derivados de imprevisiones, en grandes obras. Igualmente, la sostenibilidad financiera, al establecer modelos financieros que generan estabilidad durante la ejecución del proyecto, sin tener que depender del presupuesto fiscal asignado.

Otras facilidades que otorgó la Ley, es la eficiencia operativa y la agilidad en el ciclo del proyecto, que han permitido reducir tiempos de pre-construcción, logrando la entrega de unidades funcionales de manera más rápida y eficiente.

La aplicabilidad de la Ley de Infraestructura en los proyectos objeto de estudio, ha facilitado su desarrollo en los temas prediales, sociales, ambientales y en la gestión de redes de servicios públicos.

Finalmente, la problemática de la incidencia de las redes de servicios públicos en las APP urbanas se centra en los atrasos que genera en el desarrollo de los proyectos, cuando no han sido identificadas durante la estructuración.



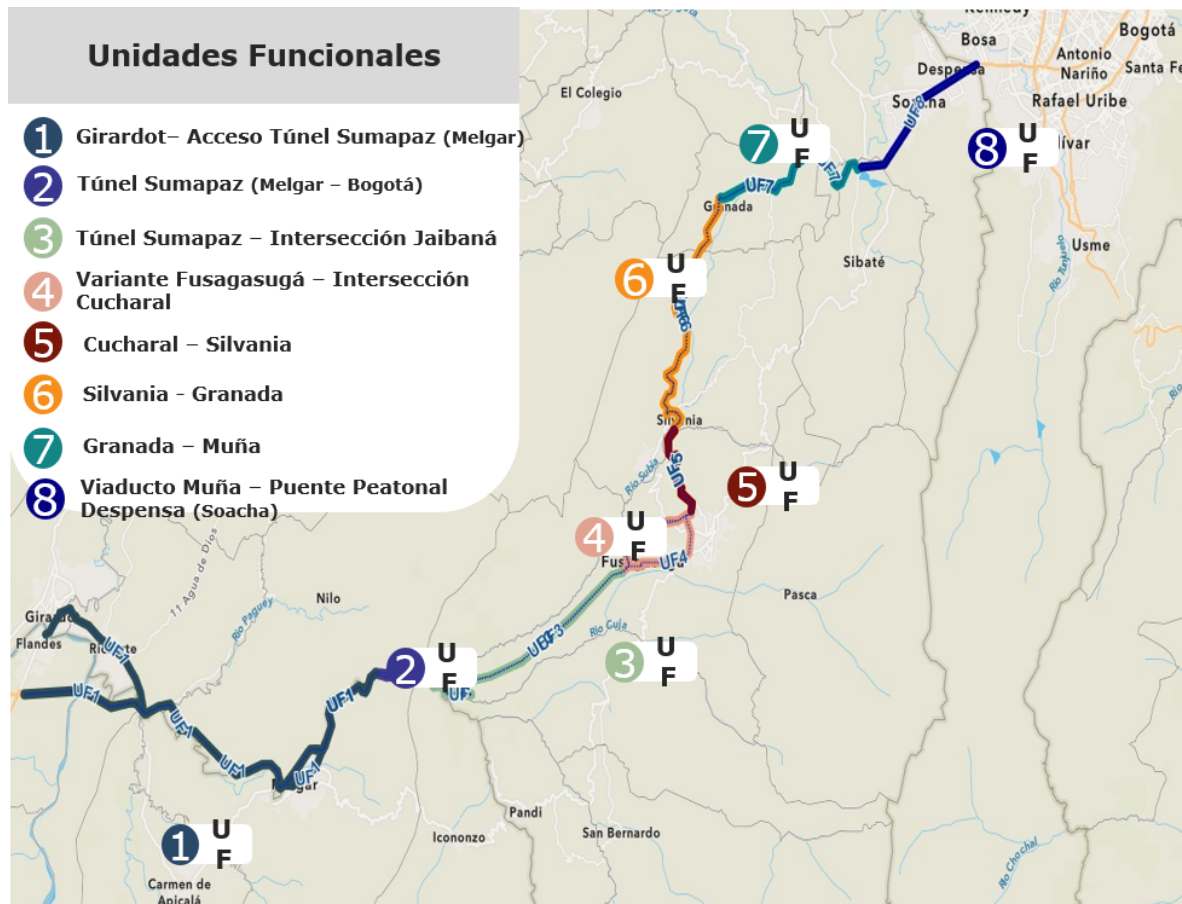
UNIVERSIDAD
SANTO TOMÁS
SEDE PRINCIPAL

Tesis de maestría: *Análisis del riesgo de redes según lineamiento del Conpes 3760 de 2013 y lo regulado en la Ley 1682 de 2013 en cuanto a redes de servicios públicos, en los proyectos de APP "Entrada Norte Fase II" del Distrito Capital y Tercer Carril Bogotá – Girardot.* Autor: Carolina Jackeline Barbanti Mansilla – Álvaro Bogoya Castaño. Universidad Santo Tomás (Colombia). 2024

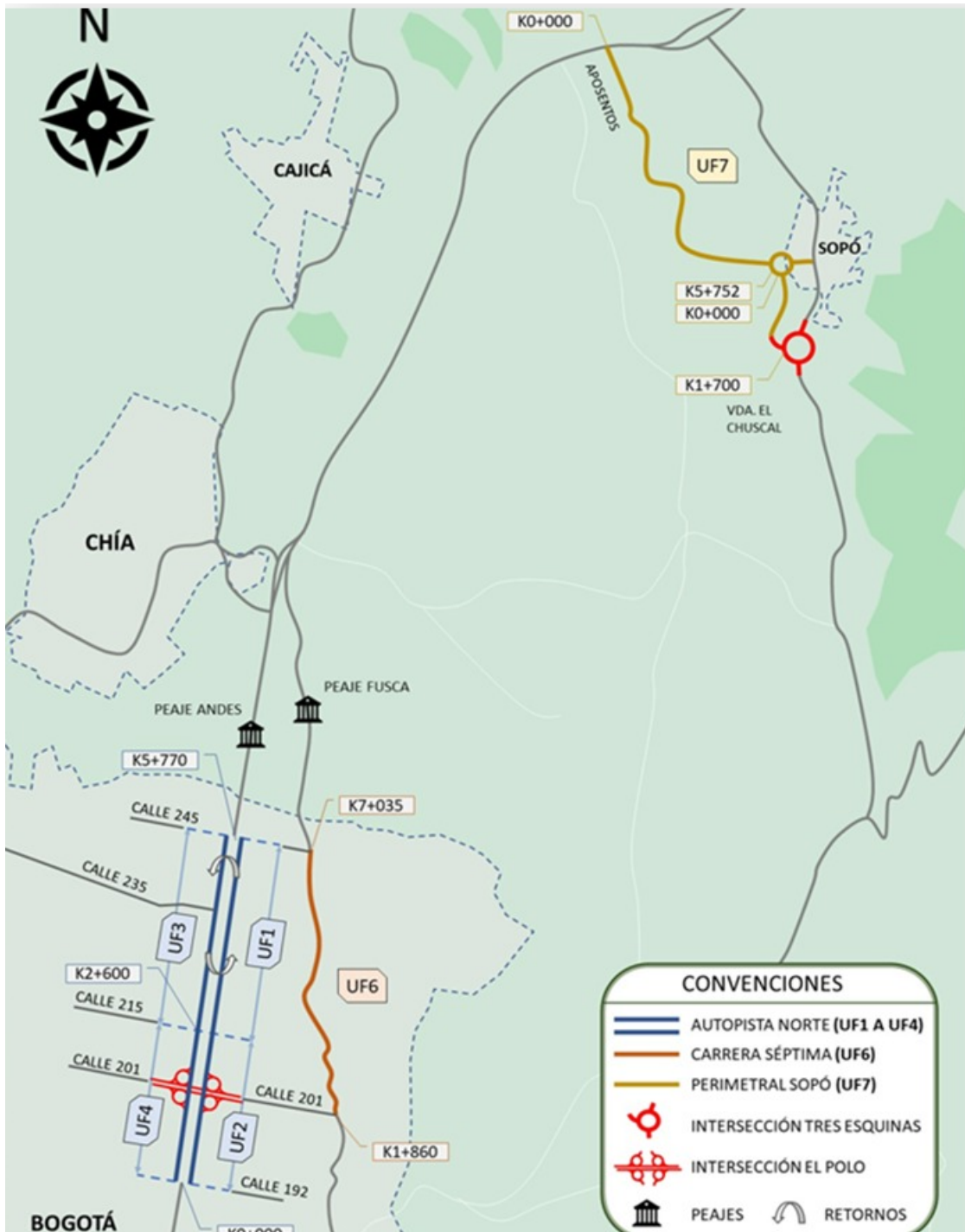
La solución propuesta, esta enfocada en fortalecer la investigación de redes de servicios públicos durante la etapa de estructuración de la APP, de tal forma que se pueda establecer claramente las actividades y los costos que se requieren durante la ejecución.



IMAGENES



Unidades funcionales Tercer Carril Bogotá – Girardot. Fuente: Presentación Quincenal del 15 de octubre de 2025 - ANI



Unidades funcionales Accesos Norte Fase II. Fuente: Presentación Quincenal del 15 de octubre de 2025 - ANI