

El lío de intereses detrás de la troncal de Los Andes en Chía

ET www.eltiempo.com/bogota/los-intereses-detras-de-la-troncal-de-los-andes-en-chia-que-enfrenta-a-transparencia-de-la-presidencia-la-ani-y-al-alcalde-y-que-estanca-obra-3494182

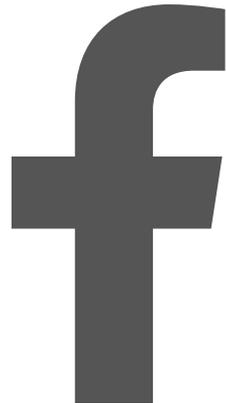
25 de septiembre de 2025

00:00

00:00



[Comentar](#)





Para entender la polémica reciente hay que explicar qué es la **Troncal de Los Andes**. Se trata de una variante vial de 3,4 kilómetros en doble calzada, con seis carriles y dos puentes, que busca sacar el tráfico pesado del casco urbano de Chía, especialmente de la **Avenida Pradilla**, donde hoy más de un millar de tractomulas transitan diariamente para conectar a Cundinamarca con Boyacá y Santander.

El proyecto pertenece al plan de Accesos Viales del Norte de Bogotá, dentro de la Cuarta Generación de Concesiones, y fue concebido para mejorar la movilidad en el municipio y su conexión con Bogotá, Cota y Cajicá. Su inversión está calculada entre 116.000 y 120.000 millones de pesos, fue firmado en 2017 y comenzó obras en septiembre de 2019, aunque se retrasó por la pandemia y modificaciones en licencias ambientales. Se estima que reduciría en 40 minutos los tiempos de viaje y facilitaría el acceso a conjuntos residenciales que se construyen en la zona.

[Lea también: Fusiles, un revólver calibre 38, más de 600 cartuchos de diferentes calibres y coca ¿De quién es la caleta que encontraron en el Sur de Bogotá?](#)

La troncal fue planeada desde el **Plan de Ordenamiento Territorial del año 2000 (Acuerdo 17)**, donde se definió su trazado por los lotes de Mazuera, Cuernavaca y otros, con cesiones tipo A. En 2017 y 2018, la Nación, a través de la **Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)**, firmó convenios con Cundinamarca y el municipio de Chía, que se comprometió a la gestión predial para entregar los terrenos al concesionario AccesNorte.

El 6 de marzo de 2019, con presencia de autoridades nacionales y departamentales, se dio inicio oficial a las obras. Pero el avance se frenó en 2020 tras una denuncia de **Mauricio Mustafá, propietario de predios por donde pasa gran parte de la vía**, quien aseguró que allí existía un “humedal”, formado tras el rompimiento de un jarillón en el río Bogotá.

Lo que dice el alcalde de Chía



Alcalde de Chía, Leonardo Donoso. Foto:Archivo particular

En entrevista con EL TIEMPO, el alcalde de Chía, Leonardo Donoso explicó que la troncal es una necesidad urgente para el municipio y defendió su gestión frente a las denuncias. “La Troncal de Los Andes está proyectada en el Plan de Ordenamiento Territorial del año 2000. No es una vía que trazamos por capricho, sino que hace 25 años ya estaba en el mapa vial del municipio. En mi primer mandato (2016-2019), cuando terminó la concesión de Devinorte y se adjudicó la nueva APP Accesos Norte, esta incluyó cuatro unidades funcionales: ampliación de la Autopista Norte, ampliación de la Carrera Séptima, mantenimiento de la operación existente y la unidad funcional tres, que era la Troncal de Los Andes”, relató.

Donoso aseguró que el municipio comenzó a gestionar con los propietarios de los predios para que entregaran las franjas viales según el POT, y que, con autorización del Concejo, se comprometieron con la ANI a facilitar la construcción. En 2017, bajo el gobierno de Juan Manuel Santos y Germán Vargas Lleras, se firmó el convenio: el municipio aportaba la gestión predial y, con cargo al peaje de Los Andes en la Autonorte, se financiaba la unidad funcional tres.

“Entregamos predios, hicimos gestión y parte de la vía comenzó a construirse. Luego llegó el exalcalde **Luis Carlos Segura a la cabeza de Chía** y decidió no continuar con la gestión predial, lo que generó incumplimientos y hoy la ANI tiene demandado al municipio por 13.000 millones de pesos. Finalmente, la ANI compró los 26 a 28 predios requeridos, de los cuales casi 19 pertenecían al señor Mauricio Mustafá”, señaló Donoso.

El alcalde sostiene que Mustafá, propietario de más de 250 hectáreas en la parcelación San Jacinto, se opuso al avalúo oficial de sus terrenos, insistiendo en que todo valía un millón de pesos por metro cuadrado, aunque los peritos lo clasificaron en tres categorías (30.000-40.000, 300.000 y 700.000 pesos). “Como no aceptaron su pretensión, decidió atravesarse al proyecto con un argumento ambiental”, agregó.

Según Donoso, Mustafá rompió el jarillón del río Bogotá en 2020, inundó tres hectáreas y luego presentó ese cuerpo de agua como un humedal. “La Personería lo apoyó en una acción popular y el Tribunal de Cundinamarca ordenó suspender la obra. Sin embargo, la CAR conceptuó en 2021-2022 que no se trataba de un humedal, sino de un **cuerpo de agua artificial naturalizado**, que debía protegerse, pero que permitía modificar la licencia ambiental y continuar la obra”, explicó.

El alcalde afirmó que, pese a las medidas, el juzgado ya entregó los predios a la ANI y el dinero quedó en depósito judicial. Defendió además que nunca se transfirieron terrenos a un privado, sino a la ANI mediante convenio interinstitucional. “Los predios siguen siendo públicos y la vía será pública. El concesionario la opera y luego la devuelve al Estado, como pasa en cualquier concesión”, insistió.

Frente a las acusaciones de volteo de tierras, Donoso fue enfático: “Eso ocurre cuando se cambia el uso del suelo para beneficio de un tercero. Aquí no pasó. El POT es el mismo desde hace 25 años y esa franja siempre estuvo destinada a vía pública”.

Finalmente, el mandatario local recalcó la urgencia de la obra: “Hoy más de 8.000 vehículos de carga cruzan diariamente por la Avenida Pradilla, una vía de apenas 800 metros. En horas pico, atravesar ese tramo toma una hora. Chía está colapsada y no puede seguir sin variante. Este proyecto no es un capricho, es una necesidad regional para mejorar la movilidad de Sabana Centro, Cota, Tocancipá y Bogotá”.

Las críticas desde el Congreso

Alexandra Vásquez, representante a la Cámara por Cundinamarca, ha sido una de las críticas del proyecto. En un video que compartió en sus redes sociales reconoció la necesidad de la variante, pero denunció presuntas irregularidades en su contratación. Según ella, en el primer gobierno de Donoso se entregaron gratuitamente 104.000 metros cuadrados de uso público a la concesionaria AccesNorte.



Alexandra Vásquez. Foto:Archivo particular

“Una APP no podía recibir terrenos públicos, pero se transfirieron y terminaron en manos del concesionario. Eso favoreció a más de 300 predios de estratos altos que pagan impuestos prediales por debajo de lo debido. Detrás de AccesNorte hay contratistas cuestionados como Equipo Universal y Castro Cherassi, investigados por retrasos y corrupción en otras regiones. Mientras tanto, la concesionaria ya ha recibido 539.000 millones de pesos de peajes”, advirtió la congresista.

La postura de la Secretaría de Transparencia

El secretario Andrés Idárraga Franco, desde la Presidencia, ha sido uno de los principales críticos del proyecto. A través de redes sociales, aseguró que lo que denuncian no es estar en contra del desarrollo, sino de “posibles negocios ilegales bajo el manto del interés general”.

Aseguró que el análisis adelantado sobre la variante de Chía, conocida como la **Unidad funcional tres** de los accesos norte, evidencia “un entramado de decisiones administrativas, contractuales y ambientales que posiblemente haya favorecido intereses privados”.

“El municipio de Chía y sus ciudadanos han resultado gravemente perjudicados”, afirmó. Según explicó, el origen de la discusión estaría en “un posible volteo de tierras” que ya fue presentado ante la Fiscalía General de la Nación.

Idárraga recordó que en 2016 el Concejo Municipal aprobó de manera exprés la actualización del Plan de Ordenamiento Territorial. “Se ignoraron conceptos técnicos que advertían sobre la inviabilidad del mismo”, dijo. Con esa decisión, añadió, “se transformaron suelos de protección en urbanizables y se otorgaron licencias de construcción en terrenos agropecuarios, lo cual es ilegal”. Ese POT, recalcó, hoy se encuentra suspendido judicialmente.

El secretario también se refirió a la **Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)**. “Al presidente de la ANI y a su equipo jurídico les expresé personalmente las alertas el 26 de mayo. El 30 de julio se enviaron de manera oficial y escrita”, aseguró. Sin embargo, dijo que solo recibieron respuesta “24 horas antes de la rueda de prensa”.

“Nos parece muy desafortunada la manera en que la ANI entregó un comunicado de prensa, con poca rigurosidad”, cuestionó. Según Idárraga, el proceso de selección del concesionario en 2016 estuvo marcado por prácticas que “pudieron haber reducido la competencia real”. Mencionó “cambios de reglas a última hora y una fórmula de evaluación que terminó beneficiando a un solo concesionario”.

“En conclusión, aunque el proceso cumplía las formas, el resultado podría haber sido direccionado a favor del concesionario Accenorte”, dijo.

Sobre la cesión de predios, Idárraga explicó que el convenio interadministrativo 019 de 2017 presenta serias irregularidades. “Nuestro análisis jurídico concluye que adolece de nulidad por objeto y causa ilícita”, aseguró. Recordó que el Concejo de la época había establecido que la transferencia no sería gratuita, pero “el alcalde suscribió el acuerdo pactando una cesión a título gratuito”.

Aclaró que no toda entrega de predios es ilegal, pero en este caso “los bienes cedidos eran de uso público, con destinación exclusiva a vías locales, y se entregaron gratuitamente a una obra regional y nacional”. Añadió que no fueron valorados a precio de mercado ni incluidos en la estructuración financiera del proyecto.

“Ese manejo desnaturaliza la iniciativa privada y podría viciar de ilegalidad el proyecto”, advirtió. Resaltó que se trata de predios tipo A, es decir, “100 % públicos y con destinación específica definida en el POT”.

Idárraga también alertó sobre un posible daño ambiental. “El trazado de la vía afecta humedales de los Andes y el canal Proleche”, señaló. Según dijo, existen conceptos técnicos del Instituto Humboldt y del Agustín Codazzi que desde 2019 los reconocen como

humedales. “Es antitécnico que ahora se les califique como zonas pantanosas de origen artificial para excluirlos de protección”, cuestionó.

Por eso pidió aplicar el principio de precaución y exigir “un nuevo estudio de impacto ambiental y un diagnóstico de alternativas para el trazado de la vía”.

El secretario informó que la Secretaría de Transparencia ya trasladó sus hallazgos a la Fiscalía, la Procuraduría y la Contraloría. “Los indicios apuntan a delitos como prevaricato, interés indebido en la celebración de contratos y peculado, entre otros”, indicó.

Finalmente, Idárraga respondió a quienes lo acusan de oponerse al desarrollo. “No estamos en contra de la infraestructura. Estamos en contra de la corrupción. Lo que rechazamos son negocios ilegales disfrazados de legales”, afirmó.

Planteó que los predios de Chía deben regresar al municipio y que se garantice una tarifa diferencial para sus habitantes. “Nuestra propuesta es que la vía respete el ambiente, no atraviese el canal Proleche y que no se generen pagos indebidos. Estamos listos para colaborar en soluciones, sin abandonar nuestras denuncias por posibles hechos de corrupción”, concluyó.

La respuesta de la ANI

La **Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)** rechazó las acusaciones de ilegalidad. Explicó que la entrega de predios por parte de Chía no constituye un desembolso de recursos públicos, sino un mecanismo válido en proyectos de iniciativa privada.

Recordó que la concesión surtió todas las etapas de prefactibilidad y factibilidad, y que en 2019 se definió que la Variante Chía era la mejor opción técnica y financiera. Además, aclaró que los predios cedidos no son para explotación privada, sino para la construcción de infraestructura de transporte.

¿Qué dicen los expertos?

María Elena Vélez, directora de Aesabana, advirtió que los retrasos en la troncal afectan la competitividad regional. Recordó que Chía es la puerta de entrada a la Sabana y que en 2024 un aguacero dejó atrapados a miles de niños y viajeros durante seis horas en la Autopista Norte.

“Cada día, 1.500 tractomulas cruzan la Avenida Pradilla, generando caos y contaminación. La Troncal de Los Andes no solo aliviaría la movilidad de Chía, sino que integraría la Sabana Centro con la Occidente, beneficiando a sectores como la floricultura y la agroindustria. Este no es un proyecto local, es estratégico para el país”, dijo.

Para Vélez, el debate ambiental no debe ser excusa para frenar la obra: “La parálisis también genera impactos ambientales y deteriora la calidad de vida. Se necesita un modelo de infraestructura sostenible que combine progreso y protección de recursos naturales”.

La Troncal de Los Andes, llamada a resolver uno de los mayores cuellos de botella de la Sabana, está atrapada en un lío de denuncias, demandas y choques políticos. Mientras el alcalde Leonardo Donoso insiste en que es una necesidad inaplazable, congresistas, la Secretaría de Transparencia y la ANI se enfrentan con versiones encontradas sobre la legalidad de su contratación.

En medio de la disputa, los habitantes de Chía siguen atrapados en trancones que convierten un trayecto de 800 metros en un suplicio de una hora.

CAROL MALAVER

SUBEDITORIA BOGOTÁ

Escríbanos a carmal@eltiempo.com

Lea también:

00:00

00:00



[Comentar](#)