

REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Bogotá, marzo de 2019

Doctor
ALVARO URIBE VÉLEZ
Senador de la República
Ex presidente de la República
Ciudad

Asunto: Observaciones al Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 "Pacto por Colombia- Pacto por la Equidad".

Estimado Doctor,

Reciban un cordial y afectuoso saludo. En días pasados el gobierno nacional radicó el proyecto del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 titulado "Pacto por Colombia- Pacto por la Equidad", herramienta fundamental con la que el Gobierno Nacional busca jalonar el crecimiento del país, construir una sostenibilidad para los distintos sectores económicos y sociales y lograr la equidad a través de dos pilares fundamentales: La legalidad y el emprendimiento.

Revisando los 25 pactos que componen el Plan Nacional de Desarrollo radicado ante el honorable Congreso de la República, vemos en este un documento estructurado, serio, realista, con una visión clara de país que sin duda permitirá que entre todos impulsemos el desarrollo de nuestra patria.

Con relación a lo que plantea el Plan Nacional de Desarrollo (PND) para Bogotá, celebramos que la mayor distribución del Presupuesto Plurianual de Inversiones sea dirigida a la capital con una inversión de \$ 118.4 billones de pesos, inversión que sin duda impulsará nuestra ciudad como una ciudad vibrante y pujante que liderará el desarrollo de la nación. También resulta fundamental analizar y revisar cómo el PND mejorará la calidad de vida de los bogotanos específicamente en relación a tres temas de superior trascendencia para la ciudad: la Seguridad, la Movilidad y la Sostenibilidad.



Calle 36 No. 28A 41 PBX 2088210
Línea 018000112448
www.concejibogota.gov.co



GD-PR001-FQ1_V2

REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

I. SEGURIDAD.

La seguridad es un valor fundamental de la democracia ya que ella sustenta y permite el ejercicio de los demás derechos y libertades. Sin embargo, la inseguridad se ha apoderado de las calles y la falta de capacidad operativa de la fuerza pública impide que éstas sean recuperadas de la delincuencia y el microtráfico.

Bogotá, tiene un déficit de 9.000 policías. Las ciudades en promedio tienen 300 policías por cada 100 mil habitantes. Sin embargo, la capital de la república cuenta sólo con 238.7 policías y ciudades como Bucaramanga o Tunja tienen 686.4 y 620.6 respectivamente. Esta última ciudad tiene una tasa de 50 homicidios al año mientras que el año pasado en Bogotá fueron asesinadas 1041 personas.

Si bien el fortalecimiento del pie de fuerza se encuentra consignado dentro del objetivo 6 "Capacidades de Defensa y Seguridad Nacional" el cual se encuentra dentro del "Pacto por la legalidad: seguridad efectiva y justicia transparente para que todos vivamos con libertad y en democracia", preocupa que no existe una meta específica relacionada con el incremento del número de policías en general ni el específico destinado a cada una de las regiones.

Así las cosas, sugeriríamos la implementación de una meta numérica de incremento de pie de fuerza de la policía nacional en general y desde ya solicitamos que una parte importante de dicho incremento sea destinado permanentemente a la ciudad de Bogotá dado su histórico déficit y su grave situación de número de uniformados comparado con otras ciudades del país.

Sería fundamental que durante el próximo cuatrienio el gobierno nacional redujera el déficit del pie de fuerza en la ciudad (actualmente estimado en 9.000 policías), a la mitad. Por lo anterior, sugerimos que se adicione a las bases del Plan de desarrollo como meta del *Pacto por la legalidad: seguridad efectiva y justicia transparente para que todos vivamos con libertad y en democracia* la siguiente:



Calle 36 No. 28A 41 PBX 2088210
Línea 018000112448
www.concejibogota.gov.co



GD-PR001-FQ1_V2



SECTOR	INDICADOR	LÍNEA BASE	META DEL CUATRIENIO	ODS ASOCIADO (primario)	ODS ASOCIADO (secundario)
Defensa	Déficit de pie de fuerza en la Capital de la República	9000 miembros de la policía	4500 miembros de la policía	16	

Así mismo, consideramos que una medida que podría ser útil para cumplir dicho objetivo sería el establecer en el articulado del PND la posibilidad por parte de los distritos y ciudades capitales de financiar con recursos propios el incremento del pie de fuerza destinado a los mismos. De esta forma la nación tendría recursos para fortalecer el pie de fuerza de las ciudades que más lo necesitan y estas fortalecerían su capacidad operativa para combatir el delito y derrotar la criminalidad. Es así que sugerimos se adicione como al articulado del PND el siguiente texto:

ARTÍCULO NUEVO: Autorícese a las ciudades capitales y municipios con más de un millón de habitantes a celebrar convenios interadministrativos para el aumento del pie de fuerza en sus territorios. Este pie de fuerza será formado por la Policía Nacional, controlado y dirigido por esta y prestará su servicio exclusivamente en el área del municipio que celebró el convenio.

II. MOVILIDAD

Bogotá tiene una gran problemática de movilidad, acaba de ser reconocida como la tercera ciudad con peor congestión del mundo y la ciudad donde más pierden tiempo los conductores como consecuencia de los trancones. A esto debe sumársele la mala calidad del transporte público, el déficit del SITP que en 2018 llegó a los 291 mil millones de pesos y el mal estado de la malla vial.

Es por eso que vemos con buenos ojos medidas como las adoptadas en el artículo 74 del proyecto el cual establece nuevas fuentes de financiación para los sistemas de transporte como la autorización para destinar hasta el 60% del recaudo de multas de tránsito para el sostenimiento de transporte público o el derecho real de superficie para infraestructura de transporte.



Así mismo, la ciudad se encuentra desarrollando uno de los mayores proyectos de infraestructura de la nación, la construcción de la Primera Línea del Metro de Bogotá (P.L.M.B). Si bien en la actualidad esta obra cuenta con financiación de la nación tanto para el metro como para la troncal alimentadora Av. 68 y Ciudad de Cali (CONPES 3900 y CONPES 3945), aún no tiene financiamiento para la troncal de la Av. Boyacá. Es pertinente resaltar la importancia del financiamiento de la troncal Av. Boyacá la cual es fundamental para el proyecto de la P.L.M.B máxime si se tiene en cuenta que la canasta con al cual se estructuró el proyecto cuenta con que el metro movilizará un millón de pasajeros diarios con sus tres troncales. Sólo dos troncales afectaría las proyecciones de demanda y los beneficios de este proyecto trascendental para los bogotanos.

Por otra parte, felicitamos al gobierno en su afán por fomentar la movilidad eléctrica, así como la meta de cuadruplicar el número de vehículos eléctricos inscritos en el RUNT al pasar de 1.696 a 8000 al finalizar el cuatrienio. Sin embargo, consideramos que esta puede ser más ambiciosa de forma tal que mediante incentivos tanto a los privados como a las entidades públicas que decidan apostarle a la movilidad eléctrica pueda llegarse a los 10.000 vehículos en el cuatrienio quedando la meta establecida en la pág. 402 de las bases del PND de la siguiente manera:

SECTOR	INDICADOR	LÍNEA BASE	META DEL CUATRIENIO	ODS ASOCIADO	ODS ASOCIADO
Transporte	Vehículos eléctricos registrados en el RUNT	1.696 (2016)	8.000	7	13

Así mismo, respetuosamente solicitamos al gobierno nacional que Bogotá sea beneficiaria tanto del programa de reemplazo de la flota oficial a vehículos eléctricos e híbridos como del ajuste a los programas de desintegración y renovación del parque automotor de buses de servicio público y camiones para la incorporación de vehículos limpios en sistemas de transporte públicos cofinanciados por la nación (Bases del Plan de Desarrollo, pág. 395), en aras de mejorar la calidad del aire de los más de 7 millones de personas que habitamos en la capital. Sin embargo, debe adecuarse la normatividad vigente ya que según esta dentro de la categoría de combustibles limpios sigue considerándose el Diésel.





Los programas de desintegración y renovación del parque automotor deberían contar con estándares exigente de forma tal que los vehículos sean a gas o eléctricos. Así las cosas, sugerimos que se modifique el primer párrafo del título B) Transporte Sostenible en la pág. 395 de las bases del Plan de Desarrollo de la siguiente manera (la adición sugerida está subrayada):

"MinTransporte, con apoyo de MinAmbiente, MinHacienda, MinMinas y la Unidad de Planeación Minero Energética (UPME), aumentarán el ingreso de vehículos limpios (entendidos estos como aquellos a gas, u otros que generen cero emisiones directas de material particulado), para lo cual formularán e implementarán una estrategia para fomentar el transporte sostenible²⁴ en los modos de transporte terrestre²⁵, férreo y fluvial, considerando la infraestructura para su operación²⁶ e incluyendo los instrumentos financieros para su desarrollo. Igualmente, formularán el programa de reemplazo de la flota oficial a vehículos eléctricos e híbridos. Por otra parte, MinTransporte ajustará los programas de desintegración y renovación del parque automotor de buses de servicio público y camiones, y con el DNP gestionarán la incorporación de vehículos limpios en sistemas de transporte público cofinanciados por la Nación. Adicionalmente, MinTransporte con MinAmbiente y MinCIT, optimizarán el procedimiento de reducción de arancel para la importación de vehículos limpios.

Mintransporte con apoyo de MinAmbiente fomentarán que los municipios establezcan hojas de ruta en la cual se señalen plazos y metas para que progresivamente, y teniendo en cuenta la realidad económica y social de los municipios, realicen la transición de las tecnologías contaminantes a tecnologías limpias como gas, eléctricas y demás que generen cero emisiones directas de materia particulado en ruta. Así mismo, incentivará y apoyarán los programas piloto existentes o que se creen para fomentar la movilidad eléctrica como pilotos de taxis eléctricos, motos y buses, entre otros."

De igual forma, consideramos que debería adicionarse un párrafo al artículo 72 del Plan de desarrollo el cual debería quedar así:

"PARAGRAFO: Los planes de movilidad a los cuales hace referencia el presente artículo deberán establecer hojas de ruta en la cual se señalen plazos y metas para que progresivamente, y teniendo en cuenta la realidad económica y social de los municipios, realicen la transición de las tecnologías contaminantes a tecnologías



limpias como gas, eléctricas y demás que generen cero emisiones directas de material particulado en ruta.

III: SOSTENIBILIDAD.

a. Fortalecimiento de la clase media.

Felicitemos la decisión del gobierno nacional de eliminar los artículos 140 (el cual afectaba la base mínima de cotización de los trabajadores independientes al aumentar su base mínima de cotización en 15%), y el artículo 179 (el cual eliminaba el subsidio de servicios públicos para el estrato 3), del proyecto de acuerdo. Ambas medidas, sin lugar a dudas bienintencionadas, podrían afectar la creciente clase media urbana, ya agobiada por las desastrosas medidas tributarias establecidas por el gobierno anterior.

b. Primera Infancia.

Celebramos que la Primera infancia sea una de las prioridades del gobierno nacional. Nada impulsará tanto la construcción de un país equitativo como la inversión en la primera infancia. Tal y como lo demostró el Premio de Economía James J Heckman, "invertir en la educación durante la **primera infancia** es una estrategia rentable para el impulso del crecimiento económico", por eso es trascendental que en atención a la primera infancia el "De cero a siempre", se pase de 970.000 usuarios a 3.000.000 al finalizar el cuatrienio.

De igual forma, consideramos que en la "Subsección 3. Equidad para la Prosperidad Social" debería establecerse un nuevo artículo que sería el siguiente:

ARTÍCULO NUEVO. CONVENIOS MARCO PARA AUMENTAR COBERTURA Y CALIDAD. El Instituto Colombiano de Bienestar Familiar - ICBF celebrará convenios con ciudades capitales para aumentar la cobertura en atención a la primera infancia y desarrollará convenios con los municipios en aras de que se brinde asistencia técnica y dotación a los hogares infantiles y jardines que funcionen en la jurisdicción de los mismos buscando el mejoramiento de la calidad en la prestación del servicio.





c. Educación.

La gran aliada para la construcción de equidad es la educación Y Generación E junto con sus componentes representa un avance histórico en la materia.

Cuatro componentes serán fundamentales para que aumente la calidad de la educación media en Bogotá: 1. El Fortalecimiento de la jornada única. 2. El acceso a la educación superior y 3. La vinculación de los padres al proceso educativo a través de las escuelas para padres y 4. El fomento del emprendimiento y la creatividad desde edades tempranas.

Vemos con optimismo que el Plan de Desarrollo Nacional plantea duplicar el porcentaje de estudiantes en establecimientos educativos oficiales con jornada única llegando al 24% (1.8 millones), que en sus bases se plantee fortalecer el rol y las habilidades de los padres de familia en el proceso de desarrollo de sus hijos a través de las escuelas para padres, que se promueva y se busque aumentar la tasa de cobertura de educación superior del 52% al 60%.

Actualmente sólo 1 de cada 2 estudiantes graduados del bachillerato puede acceder a educación superior. El plan de Desarrollo establece en su objetivo 5 "Apuesta para impulsar una educación superior incluyente y de calidad" el componente 6. "Educación Virtual", con el que se pretende fomentar programas fomentará la oferta de programas virtuales y a distancia, adecuados a las necesidades poblacionales y territoriales y con condiciones de calidad. Bogotá podría ser piloto en la aplicación de los lineamientos que sobre la materia expida el Ministerio de Educación Nacional y así poder contar con su primera universidad digital de cara a la ciudad, con programas que otorguen a Bogotá los profesionales que necesita para llevar a buen término sus grandes proyectos de infraestructura y aporten a la solución de las diferentes problemáticas.

Así mismo, sugerimos que se realicen convenios entre la nación, a través del Ministerio de Educación y los municipios en aras de que ambos sumen esfuerzos económicos para aumentar la cobertura en educación superior. Así las cosas, sería pertinente adicionar un artículo nuevo cuyo texto sería:

"ARTÍCULO NUEVO: CONVENIOS PARA EL AUMENTO DE LA COBERTURA EN EDUCACIÓN SUPERIOR. El Ministerio de Educación podrá realizar convenios



con los municipios en aras de aunar esfuerzos y recursos económicos buscando ampliar la cobertura en educación superior al interior de los mismos.

d. Vivienda.

El artículo 99 del PND establece nuevos topes del precio de la vivienda social. La producción de vivienda social nueva en Bogotá es muy baja. Entre 2004 y 2018, en la ciudad se ha iniciado la construcción de 520.733 viviendas, de las cuales el 61% (316.473 unidades) son viviendas No VIS, y tanto solo el 39% (204.260 unidades) son viviendas sociales VIP y VIS. La estructura de la producción es totalmente opuesta a la demanda, pues en Bogotá el 60% de los hogares percibe ingresos mensuales menores a 4 salarios mínimos y sería potencial demandante de vivienda social (VIP y VIS).

En distintos escenarios los constructores han manifestado que la principal razón para los bajos niveles de producción de vivienda social en la ciudad es la baja rentabilidad que se puede alcanzar como resultado de los altos precios del suelo, del aumento de los costos directos de producción muy por encima de la variación del salario mínimo (que es el factor de indexación del precio de la vivienda social) como resultado de factores de mercado y de la adopción de nuevas exigencias técnicas como la Norma Sismoresistente, los reglamentos técnicos, Ley de Vivienda Segura, etc.

Del aumento de precios de la vivienda social establecido en el artículo 99 del P.N.D. se evidencia la voluntad del gobierno nacional de mejorar la rentabilidad de los constructores de vivienda social y por esta vía estimular la oferta, pero tiene como principal efecto adverso sacar del mercado a las familias con ingresos mensuales menores a 2 salarios mínimos y de esta manera se estimulan las ocupaciones ilegales y la construcción informal. En Bogotá, el 30% de los hogares tiene ingresos mensuales menores a 2 salarios mínimos y en este rango se encuentran los hogares en situación de pobreza y pobreza extrema.

En el articulado la propuesta de aumento de los topes de precio no viene acompañada de medidas que mitiguen el efecto negativo sobre la capacidad de compra de los hogares de más bajos ingresos, como por ejemplo la revisión del valor del Subsidio Familiar de Vivienda, ni de exigencias claras en





materia de atributos de las viviendas (áreas, terminados, criterios de sostenibilidad ambiental, etc.) En resumen, la propuesta es hacer más costosa la vivienda prioritaria sin ofrecer un mejor producto ni aumentar el valor de los subsidios.

Aunque diversos estudios sugieren que ese tope sería adecuado para Bogotá, podría conducir al encarecimiento de este tipo de viviendas al resto de ciudades donde actualmente sí es posible producir por debajo del tope actual de 70 salarios mínimos. Téngase presente que durante la administración Santos se construyeron en todo el país 100 mil viviendas a través del programa de Vivienda Gratuita, y cerca de 70 mil viviendas a través del programa VIPA, todas con precio inferior a 70 salarios mínimos mensuales. Si el tope de precio aumenta a 90 salarios mínimos sin exigencias claras en materia de mejores atributos (área, terminados, dotacionales) y sin mayores valores de subsidio, el incremento de precios se estaría trasladando totalmente a los propietarios del suelo y a los constructores.

Desde la Ley del Plan se podrían proponer medidas alternativas como el fortalecimiento de los bancos públicos de tierra para la construcción de vivienda social y la reglamentación de la posibilidad de que los bancos puedan hacer aportes de tierra en especie a proyectos de vivienda social, sin que ello constituya detrimento patrimonial.

Una propuesta como parte de la estrategia de territorialización del Plan de Desarrollo, es que Bogotá sea considerada como una región independiente a la Región Central en la que ha sido agrupada. De esta manera pasaría de 9 a 10 el número de Pactos Territoriales.

Un elemento central del Pacto Territorial con Bogotá sería la participación en los programas de vivienda y desarrollo urbano, para que los bogotanos accedan a los programas nacionales así:

1. Construcción de 70 mil viviendas sociales entre 2020 y 2023 con los subsidios de MCY y del Semillero de Propietarios
2. Mejoramiento de 30 mil viviendas en el marco del programa Casa Digna Vida Digna
3. Apoyo a la habilitación de suelo destinado a la construcción de vivienda social.



e. Calidad del aire.

El problema de calidad del aire en Bogotá cada vez es más grave. El aumento de ciudadanos afectados con enfermedades respiratorias agudas y enfermedades cardiovasculares es una advertencia para tomar decisiones del gobierno distrital y nacional. Siendo así, proponemos algunos ajustes en las bases del P.N.D. así:

Capítulo IV. Pacto por la sostenibilidad: producir conservando y conservar produciendo, A. Sectores comprometidos con la sostenibilidad y la mitigación del cambio climático en su numeral 2 de objetivos y estrategias se sugiere modificar y/o adicionar (los cambios están subrayados):

- 1) Objetivo 1: avanzar hacia la transición de actividades productivas comprometidas con la sostenibilidad y la mitigación del cambio climático
 - a. Transporte público y de carga sostenible: Las acciones de sostenibilidad para este sector son complementarias a las incluidas en el Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional; línea B. Movilidad urbano-regional sostenible para la equidad, la competitividad y la calidad de vida; y línea C. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal; así:
 - Aumentar el ingreso de vehículos limpios, para lo cual MinTransporte, con apoyo de MinAmbiente, MinMinas y la UPME formularán e implementarán una estrategia para fomentar el transporte sostenible en los modos de transporte terrestre, férreo y fluvial, considerando la infraestructura para su operación e incluyendo los instrumentos financieros para su desarrollo. Igualmente, formularán el programa de reemplazo de la flota oficial a vehículos eléctricos e híbridos. Por otra parte, MinTransporte ajustará los programas de desintegración y renovación del parque automotor de buses de servicio público y camiones, y con el DNP gestionarán la incorporación de vehículos limpios en sistemas de transporte público cofinanciados por la Nación. Adicionalmente, MinTransporte con MinAmbiente y MinCIT





optimizarán el procedimiento de reducción de arancel para la importación de vehículos limpios.

- Incentivar el uso de modos más sostenibles de transporte de carga con la implementación del Plan Maestro Ferroviario y del Plan Maestro de Transporte Fluvial, por parte de Min Transporte. Frente al modo aéreo, la Aero civil implementará el Esquema de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional
- Fomentar la movilidad urbana sostenible, mediante la implementación, por parte de Min Transporte de las NAMA en transporte para reducir viajes y priorizar modos no motorizados, incluyendo la bicicleta; y la definición de parámetros, con Min Ambienté, para la implementación de la etiqueta vehicular

2) Objetivo 2: Mejorar la calidad del aire, del agua y del suelo para la prevención de los impactos en la salud pública y la reducción de las desigualdades relacionadas con el acceso a recursos

a. Mejorar calidad del aire para proteger la salud

Minambiente, actualizará los estándares de calidad del aire y de emisión de fuentes móviles hasta llegar a Euro VI, y con Minminas, reglamentará el contenido de azufre en los combustibles para reducir la contaminación atmosférica en Colombia, en el marco de las Agendas Estratégicas Intersectoriales que se proponen en la línea D. Para verificar el cumplimiento de estos estándares, Mintransporte implementará un programa de seguimiento acorde al del Estándar Euro VI durante toda la vida útil de la flota, para mejorar la operación, los métodos de medición, la cobertura y el control de los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) y reducir la evasión de la revisión técnico-mecánica y de gases. De manera específica, Mintransporte realizará un seguimiento estricto a los estándares de calidad de los CDA con las entidades ambientales municipales para reducir los fraudes en las revisiones técnico – mecánicas y de gases.



- Teniendo en cuenta los estándares de países en la OCDE, es necesario que el gobierno nacional en cabeza de MinTransporte y MinAmbiente deberán reglamentar la vida útil de los vehículos de carga y el sistema de chatarrización de los vehículos sustituyendo al sistema uno a uno por otros sistemas de reposición que faciliten la renovación del parque automotor de carga de manera ágil y permitiendo mayor competencia en el mercado.
- Poner en marcha un programa para mejorar la cobertura y disponibilidad de información de emisiones y calidad del aire por parte de MinAmbiente con el Ideam, así como acciones estratégicas focalizadas, con el apoyo del Instituto Nacional de Salud y las autoridades ambientales, para un sistema de alertas de calidad del aire y salud. De la misma manera, MinAmbiente, con el Ideam, apoyarán a las autoridades ambientales en el fortalecimiento al control y vigilancia de las emisiones con acciones estratégicas focalizadas en cinco ciudades críticas, lo que contemplará un programa de capacitación para mejorar la formulación e implementación de planes de prevención, reducción y control de la contaminación del aire. Para estos, se retomarán las mesas de trabajo de alto nivel y las mesas técnicas con autoridades ambientales locales y ciudadanía. Estos planes son la principal herramienta de acciones intersectoriales por la descontaminación del aire.
- Las acciones estratégicas focalizadas para las cinco ciudades críticas y especialmente para Bogotá, deberán incluir la formulación del Plan Operacional de Episodios Críticos de Contaminación del aire (POECA) así como la actualización del Plan Decenal de Descontaminación de Calidad del Aire con medidas de implementación de corto, mediano y largo plazo para reducir la contaminación de las fuentes móviles e industriales.



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

- Para control de emisiones de fuentes móviles, y aplicar de manera más eficiente los protocolos de control de emisiones de las ciudades críticas, MinTransporte fortalecerá el programa de "eco – etiquetado" de las fuentes de emisión móviles de Colombia según las características técnicas de los vehículos, edad y factores de emisión. El programa de "eco –etiquetado" permitirá ir desplazando o eliminando las restricciones de Pico y Placa ambiental en las zonas ambientales de las ciudades más contaminadas del país.

Artículo nuevo: Mintransporte implementará un programa de seguimiento acorde al del Estándar Euro VI durante toda la vida útil de la flota, para mejorar la operación, los métodos de medición, la cobertura y el control de los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) y reducir la evasión de la revisión técnico-mecánica y de gases. De manera específica, Mintransporte realizará un seguimiento estricto a los estándares de calidad de los CDA con las entidades ambientales municipales para reducir los fraudes en las revisiones técnico – mecánicas y de gases.

Modificación a las metas (subrayado):

SECTOR	INDICADOR	LINEA BASE	META DEL CUATRENIO
Ambiente y Desarrollo Sostenible	Porcentaje de estaciones de calidad del aire que registran concentraciones anuales por debajo de 30 ug/m3 de partículas inferiores a 10 micras (PM10)	22%	35%
Ambiente y Desarrollo Sostenible	<u>Porcentaje de estaciones de calidad del aire que registran concentraciones anuales por debajo de 25 ug/m3 de partículas inferiores a 2.5 micras (PM2.5)****</u>	73%	85%

El Centro Democrático es el partido de la esperanza, la seguridad, la confianza inversionista y la cohesión social. Con el Plan de Desarrollo propuesto esperamos que a los anteriores principios se sumen la legalidad, el emprendimiento y la equidad para que Colombia "le dé oportunidades a todo aquel que las merezca y las necesite, que nivele la cancha social, que cierre las brechas históricas que



Calle 36 No. 28A 41 PBX 2088210
Línea 018000112448
www.concejobogota.gov.co



GD-PR001-FO1 V.2

REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

representan exclusión, pobreza, abandono, carencia de oportunidades para construir un proyecto de vida, el permitirle al ciudadano perseguir la felicidad a través de consolidar sus grandes objetivos personales."

Cordialmente,

DIEGO ANDRÉS MOLANO APONTE
Concejal de Bogotá D.C.



Calle 36 No. 28A 41 PBX 2088210
Línea 018000112448
www.concejobogota.gov.co



GD-PR001-FO1 V.2