 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION: 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**CONCEJO DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL**  
**Período Constitucional 2020-2023**


**SESIÓN PLENARIA ORDINARIA**  
**ASISTENCIA MIXTA (PRESENCIAL Y POR MEDIOS TECNOLÓGICOS)**  
 (Resolución 412 de 2020)

ACTA: 063  
 FECHA: 9 de Septiembre de 2021  
 HORA DE INICIACIÓN: 9:10 a.m.  
 HORA DE FINALIZACIÓN: 9:36 p.m.  
 PRESIDENTA: H.C. María Fernanda Rojas Mantilla  
 SECRETARIO: Neil Javier Vanegas Palacio

**ORDEN DEL DÍA**

1. Llamado a lista, registro electrónico de concejales y verificación del quórum.
2. Lectura, discusión y aprobación del orden del día.
3. Citación a debate de control político en cumplimiento del Estatuto de la Oposición Ley 1909 del 2018 de conformidad con las siguientes proposiciones:

Proposición 021 aprobada el 23 de enero de 2021 en la Comisión Primera de Plan de Desarrollo y trasladada a Secretaría General, el 07 de septiembre de 2021; Proposición 039 aprobada en la Comisión Tercera de Hacienda y Traslada el 28 de agosto de 2021 a Secretaría General; Proposición 379 aprobada el 17 de agosto de 2021 y la Proposición aditiva 407 aprobada el 30 de agosto de 2021, en sesión Plenaria.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Tema: Estado actual implementación del artículo 105 Acuerdo 761 de 2020 (corredor verde carrera Séptima) Improvisación de los bicicarriles en las vías arteriales de Bogotá/ Ciclo rutas emergentes: ¿Problema o Solución?

Citantes: Bancada partido Centro Democrático, honorables concejales Humberto Rafael Amín Martelo, Andrés Eduardo Forero Molina, Diana Marcela Diago Guáqueta, Jorge Luis Colmenares Escobar, Óscar Jaime Ramírez Vahos.


Citados: Diego Sánchez Fonseca, Director del Instituto de Desarrollo Urbano-IDU; Nicolás Francisco Estupiñán Alvarado; Secretario Distrital de Movilidad; Álvaro Sandoval Reyes; Director General de la Unidad de Mantenimiento Vial; Felipe Andrés Augusto Ramírez Buitrago, Gerente de Transmilenio S.A.; Blanca Inés Durán Hernández, Directora General del Instituto Distrital de Recreación y Deporte-IDRD; Juan Mauricio Ramírez Cortés, Secretario Distrital de Hacienda; Luis Ernesto Gómez Londoño, Secretario Distrital de Gobierno; Aníbal Fernández De Soto, Secretario Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia; Luz Amanda Camacho Sánchez, Directora General de la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos-UAESP; Nicolás Francisco Montero Domínguez, Secretario Distrital de Cultura, Recreación y Deporte; William Libardo Mendieta Montealegre, Secretario Jurídico Distrital; Henry Rodríguez Sosa, Director General de la Unidad Administrativa Especial Catastro Distrital- UAECD; José Leónidas Narváez, Gerente de la Empresa Metro.

Invitados: Julián Enrique Pinilla Malagón, Personero Distrital; Andrés Castro Franco, Contralor de Bogotá D.C., y Guillermo Rivera Flórez, Veedor Distrital.

Proposición 279 aprobada el 13 de junio de 2021 y la Proposición aditiva 323 aprobada el 24 de julio de 2021 en sesión Plenaria; Proposición 328 aprobada el 31 de julio de 2021 en sesión Plenaria.

Tema: Metro de Bogotá Sistema Integral de Transporte, CONPES 4034 y Modelo de Ordenamiento Territorial en Bogotá.

Citantes: Bancada partido Colombia Humana –UP, honorables concejales Ana Teresa Bernal Montañez, Heidy Lorena Sánchez Barreto y María Susana Muhammad González.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Citados: José Leónidas Narváez, Gerente de la Empresa Metro, Nicolás Francisco Estupiñán Alvarado, Secretario Distrital de Movilidad; Juan Mauricio Ramírez Cortés, Secretario Distrital de Hacienda; María Mercedes Jaramillo, Secretaria Distrital de Planeación; Guillermo Escobar Castro, Director General del Instituto Distrital de Gestión del Riesgos y Cambio Climático-IDIGER; Cristina Arango Olaya, Gerente General de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá; Carolina Urrutia Vásquez, Secretaria Distrital de Ambiente; Diego Sánchez Fonseca, Director del Instituto de Desarrollo Urbano-IDU; Felipe Andrés Augusto Ramírez Buitrago, Gerente de Transmilenio S.A; Andrés Castro Franco, Contralor de Bogotá D.C.


Invitados: Julián Enrique Pinilla Malagón, Personero Distrital; Guillermo Rivera Flórez, Veedor Distrital; Ángela María Orozco Gómez, Ministra de Transporte; Lozano Gamba Francisco, Financiera de Desarrollo Nacional-FDN; Alejandra Botero Barco, Directora del Departamento Nacional de Planeación-DNP.

Proposición 247 aprobada el 21 de mayo de 2021 y la Proposición aditiva 282 aprobada el 13 de junio de 2021 en sesión Plenaria.

Tema: Situación de la gobernanza del río Bogotá en la planeación de la Administración Distrital en el ordenamiento territorial a nivel regional.

Citantes: Bancada Movimiento Alternativo Indígena y Social–MAIS, honorable concejal Ati Quigua Izquierdo.

Citados: Luis Ernesto Gómez Londoño, Secretario Distrital de Gobierno; Carolina Urrutia Vásquez, Secretaria Distrital de Ambiente; Nadya Milena Rangel Rada, Secretaría Distrital de Hábitat; Cristina Arango Olaya, Gerente Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá; María Mercedes Jaramillo Garcés, Secretaria Distrital de Planeación; Guillermo Escobar Castro, Director General del Instituto Distrital de Gestión de Riesgos y Cambio Climático-IDIGER; Alexander Reina Otero, Director General, Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal-IDPAC; Luz Amanda Camacho Sánchez, Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos-UAESP; Xinia Rocío Navarro Prada, Secretaria Distrital de Integración Social; Nicolás Francisco Montero Domínguez, Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte.; William Libardo

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Mendieta Montealegre, Secretario Jurídico Distrital; Patrick Morales Thomas, Director General del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural-IDPC.


Invitados: Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible; Ministerio del Interior, Dirección de Asuntos Indígenas, ROM y Minorías; Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca-CAR; Gobernación de Cundinamarca; Secretarías de Ambiente, Planeación e Integración Regional; Instituto Geográfico Agustín Codazzi-IGAG; Cámara de comercio de Bogotá; Comité de Integración Territorial-CIT; Fundación para el Progreso de la Región Capital-ProBogotá Región; Procuraduría General de la Nación, a través de sus delegadas para Asuntos Ambientales y Agrarios, para las Entidades Territoriales y Diálogo Social o la delegada correspondiente; Contraloría General de la República, a través de su delegada para el Medio Ambiente y para la Participación Ciudadana o la delegada correspondiente; Personería delegada para el Sector Ambiente; Veeduría río Bogotá; Instituto de Estudios Ambientales-IDEA de la Universidad Nacional de Colombia; Instituto de Investigación de Recursos Biológicos Alexander Von Humboldt; Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales- IDEAM; Consejo Estratégico de la Cuenca Hidrográfica del Río Bogotá-CECH; Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres-UNGRD; Autoridad Nacional de Licencias Ambientales-ANLA; Red de Acueductos Veredales; Red de Acueductos Comunitarios; Red Nacional del Agua; Comisión Nacional Ambiental; Canto al Agua; Alianza por el Agua; Cabildo Indígena Muisca de Suba.

Proposición 315 aprobada el 19 de julio en Comisión Primera del Plan y la Proposición aditiva 370 aprobada el 12 de agosto en la Comisión de Plan y trasladadas a Secretaría General el 31 de agosto de 2021.

Tema: Estado de la malla vial en Bogotá.

Citantes: Bancada partido Cambio Radical, honorables concejales Yefer Yesid Vega Bobadilla, Pedro Julián López Sierra, Rolando Alberto González García y Adriana Carolina Arbeláez Giraldo.

Citados: Nicolás Francisco Estupiñán Alvarado, Secretario Distrital de Movilidad; Luis Ernesto Gómez Londoño, Secretario de Gobierno Distrital; Diego Sánchez Fonseca,

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Director del Instituto de Desarrollo Urbano-IDU; Álvaro Sandoval Reyes, Director General de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial.

Invitados: Julián Enrique Pinilla Malagón, Personero Distrital; Andrés Castro Franco, Contralor de Bogotá D.C.; Guillermo Rivera Flórez, Veedor Distrital, Alcaldes Locales.

4. Comunicaciones y varios

5. Clausura del tercer período de sesiones ordinarias correspondientes al mes de agosto de 2021.

a) Himno Nacional

b) Himno de Bogotá, D.C.

## DESARROLLO


### 1. LLAMADO A LISTA, REGISTRO ELECTRÓNICO DE CONCEJALES Y VERIFICACIÓN DEL QUÓRUM

PRESIDENTA: Muy buenos días, hoy es jueves 9 de septiembre y tenemos sesión aquí en la Plenaria, entonces vamos ya a empezar el desarrollo del orden del día siendo las 9:08 de la mañana, un saludo aquí a la colega Heidy que está presente en el recinto y un saludo a los colegas y las colegas que están en la virtualidad.

Secretario buenos días, empecemos por favor el desarrollo del orden del día.

SECRETARIO: Con gusto Presidenta.

Con los buenos días, igualmente para usted y los demás honorables concejales miembros de la Corporación, funcionarios invitados y presentes en la sesión, entes de Control y ciudadanía en general que nos siguen a través de los diferentes canales de comunicación del Concejo de Bogotá, siendo las 9:10 minutos de la mañana del día

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**


de hoy jueves 9 de septiembre de 2021 damos inicio a la Sesión Plenaria del Concejo de Bogotá, con el llamado a lista y registro de los honorables concejales así:

SAMIR JOSÉ ABISAMBRA VESGA, HUMBERTO RAFAEL AMÍN MARTELO, ÁLVARO JOSÉ ARGOTE MUÑOZ, JUAN JAVIER BAENA MERLANO, DORA LUCÍA BASTIDAS UBATE, ANA TERESA BERNAL MONTAÑEZ, CARLOS ALBERTO CARRILLO ARENAS, JORGE LUIS COLMENARES ESCOBAR, DIANA MARCELA DIAGO GUÁQUETA, GLORIA ELSY DÍAZ MARTÍNEZ, JULIÁN ESPINOSA ORTIZ, ANDRÉS EDUARDO FORERO MOLINA, CARLOS FERNANDO GALÁN PACHÓN, GERMÁN AUGUSTO GARCÍA MAYA, MARISOL GÓMEZ GIRALDO, LUZ MARINA GORDILLO SALINAS, ARMANDO GUTIÉRREZ GONZÁLEZ, DIEGO GUILLERMO LASERNA ARIAS, LUIS CARLOS LEAL ANGARITA, PEDRO JULIÁN LÓPEZ SIERRA, MARÍA CLARA NAME RAMÍREZ, SEGUNDO CELIO NIEVES HERRERA, ANDRÉS DARÍO ONZAGA NIÑO, ANDREA PADILLA VILLARRAGA, FABIÁN ANDRÉS PUENTES SIERRA, MARÍA FERNANDA ROJAS MANTILLA, HEIDY LORENA SÁNCHEZ BARRETO, RUBÉN DARÍO TORRADO PACHECO, YEFER YESID VEGA BOBADILLA, MARCO FIDEL ACOSTA RICO, EDWARD ANÍBAL ARIAS RUBIO, SARA JIMENA CASTELLANOS RODRÍGUEZ, NELSON ENRIQUE CUBIDES SALAZAR, ÓSCAR JAIME RAMÍREZ VAHOS, EMEL ROJAS CASTILLO y MARÍA VICTORIA VARGAS SILVA.

Presidenta, me permito informar que se han registrado treinta y seis (36) honorables concejales miembros de la Corporación, por lo tanto, hay quórum decisorio para desarrollar la presente sesión.

Durante el transcurso de la sesión se registraron los honorables concejales: ÁLVARO ACEVEDO LEGUIZAMÓN, MARÍA SUSANA MUHAMMAD GONZÁLEZ, ATI SEYGUNDIBA QUIGUA IZQUIERDO, MANUEL JOSÉ SARMIENTO ARGUELLO, ADRIANA CAROLINA ARBELÁEZ GIRALDO, ROLANDO ALBERTO GONZÁLEZ GARCÍA, MARTÍN RIVERA ALZATE, JULIÁN DAVID RODRÍGUEZ SASTOQUE y DIEGO ANDRÉS CANCINO MARTÍNEZ.

De la Administración se encuentran registrados los siguientes funcionarios: XINIA ROCÍO NAVARRO PRADA, Secretaria Distrital de Integración Social; CAROLINA URRUTIA VÁSQUEZ, Secretaria Distrital de Ambiente; NICOLÁS FRANCISCO

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

ESTUPIÑÁN ALVARADO, Secretario Distrital de Movilidad; NADYA MILENA RANGEL RADA, Secretaria Distrital de Hábitat; JOSÉ ALEJANDRO HERRERA, Secretario Distrital de Hacienda (E); ANÍBAL FERNÁNDEZ DE SOTO, Secretario Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia; PILAR DEL ROCÍO GARCÍA GARCÍA, Subdirectora de Análisis de Riesgos y Efectos del Cambio Climático delegada del IDIGER; JAVIER HUMBERTO SABOGAL MOGOLLÓN, Gerente Corporativo Ambiental delegado de la Empresa De Acueducto Y Alcantarillado de Bogotá; MARÍA MERCEDES JARAMILLO GARCÉS, Secretaria Distrital de Planeación; INGRID LISBETH RAMÍREZ MORENO, Subdirectora de Servicios Funerarios y de Alumbrado Público delegada de la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos-UAESP; PATRICK MORALES THOMAS, Director del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural; MARÍA CAROLINA DURÁN, Secretaria de Desarrollo Económico; JOSÉ LEONIDAS NARVÁEZ, Gerente de la Empresa Metro de Bogotá; ÁLVARO SANDOVAL REYES, Director General de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial; DIEGO SÁNCHEZ FONSECA, Director General del Instituto de Desarrollo Urbano-IDU; FELIPE ANDRÉS RAMÍREZ BUITRAGO, Gerente General de Transmilenio S.A.; ALEXANDER REINA OTERO, Director General del Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal-IDPAC; NICOLÁS FRANCISCO MONTERO DOMÍNGUEZ, Secretario Distrital de Cultura, Recreación y Deporte; LUIS ERNESTO GOMÉZ LONDOÑO; Secretario Distrital de Gobierno y WILLIAM LIBARDO MENDIETA MONTEALEGRE, Secretario Jurídico Distrital.

De la comunidad, David Jaramillo, bajista del grupo doctor Krápula; la Voz de la Asociación de las Personerías, Pablo Elías Rueda y ciudadanos, Localidad Barrios Unidos de Bogotá, D.C., Fabián Ricardo Acuña Calderón; Alejandro Arias Tauta; Juan Carlos García; Ciudadano Indígena Muisca Localidad de Bosa, Bogotá, D.C, José Reynel Neuta y Héctor Lorenzana; Defensor Ambiental, Juan Ángel Galeano; Ciudadana, Localidad los Mártires de Bogotá, D.C., Diana Mora Herrera y ciudadano Fabio Prieto.

De los Organismos de Control se encuentran presentes HERNÁN LÓPEZ AYALA, Subdirector de Movilidad de la Contraloría de Bogotá; MIGUEL DE LA OSSA, delegado de la Personería de Bogotá y MIGUEL HERNANDO JIMÉNEZ OLMOS, delegado del Veedor Distrital de Bogotá (conectado de manera virtual).



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Intervenciones durante el llamado a lista:


H.C. HUMBERTO RAFAEL AMÍN MARTELO: Buenos días Secretario y Presidenta, preocupado con los disturbios que se presentaron ayer en el Portal de Suba y en la localidad de Bosa, seguimos el mal del vandalismo y no vemos acciones concretas por parte de la Secretaría de Seguridad, parece que el Secretario Aníbal aún no se ha tomado en serio su cargo. Esperamos que de verdad se haga algo para mejorar la seguridad de los bogotanos.

H.C. DORA LUCÍA BASTIDAS UBATE: Presente desde Cali, no perdón desde Bogotá donde la inseguridad está disparada señora Alcaldesa, si no lo reconoce no lo va a mejorar, lamentables las declaraciones de la Alcaldesa sobre la seguridad en Bogotá, menos mal que el 96% de los bogotanos entienden que la seguridad va mal.

H.C. ANA TERESA BERNAL MONTAÑEZ: Quiero antes de llegar al recinto hacer un recordéris de memoria, hoy hace un año nuestras calles fueron escenario de la peor masacre de la historia reciente en Bogotá, un año de escenas que nunca olvidaremos, en las que vimos cómo se disparaba indiscriminadamente contra jóvenes manifestantes, esos manifestantes reaccionaron frente a los hechos ocurridos con el señor Javier Ordóñez, once jóvenes perdieron la vida presuntamente por manos de la Policía, un año después no hay avances significativos en la justicia; de las once víctimas solo han sido identificados tres posibles asesinos, las familias de las víctimas denuncian amenazas, intimidaciones, seguimientos y la reforma a la Policía poco avanza. En las últimas horas el Consejo de Estado en fallo de tutela ordenó que los miembros de la Policía Nacional y especialmente del ESMAD tengan un proceso de capacitación, socialización y entendimiento del Decreto 003 del 2021 que establece el protocolo para el uso de la fuerza en las protestas sociales y acciones preventivas para el uso de las armas menos letales.

El Consejo de Estado encontró que las entidades demandadas han vulnerado varios de los derechos fundamentales, esto se respalda en testimonios, pruebas documentales y fílmicas de los abusos por parte de los miembros de la Fuerza Pública, uso indiscriminado de la violencia desconociendo el principio de proporcionalidad. El Consejo de Estado frente a esto concluye que la Policía y el ESMAD han hecho uso de la fuerza como primer instrumento y no como último mecanismo de solución de las



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

alteraciones del orden público en las protestas, relegando el diálogo y la negociación como alternativa.


Exigimos que se conozca la verdad, quién dio la orden de disparar, quién está intimidando y amenazando a las familias de estas víctimas, exigimos verdad, justicia y reparación.

H.C. CARLOS ALBERTO CARRILLO ARENAS: Yo hoy no podré intervenir por estas cosas de la política, fíjense ustedes, hoy es el debate de la oposición y pues yo no tendré derecho a hacer uso de la palabra, incluso si algún día mi partido, el Polo Democrático Alternativo aprobara salir del Gobierno o incluso declararse en oposición, yo no podría tener derecho a hacer uso de los beneficios que otorga el Estatuto de la Oposición, fíjense ustedes lo grave que es cuando los partidos tienen este tipo de derivas y uno se pregunta colegas, no hay muchos en el recinto, ¿por qué los partidos cometen este tipo de ligerezas?, ¿en qué momento el Polo pudo irse con una abierta amiga del neoliberalismo como es la señora Claudia López?, eso es bien difícil de entender y el error ni siquiera es tan fácil de subsanar, no solo por el daño que le ha hecho a nuestra credibilidad el hecho de irnos con el Gobierno que es la continuación de Enrique Peñalosa, sino porque así saliéramos del Gobierno no vamos a poder hacer oposición con pleno derecho.

Yo quiero acompañar a los colegas que hoy darán este debate de oposición y decirles que pues de corazón estoy en oposición a este Gobierno autoritario y neoliberal.

H.C. JULIÁN ESPINOSA ORTIZ: Hoy para nosotros en el partido Alianza Verde es un día de duelo, el día de ayer murió nuestro compañero exdiputado del Huila Óscar Urueña, un joven que lo dio absolutamente todo por conformar y por empoderar a los jóvenes en la nueva política de Colombia, de verdad muy dolidos por el fallecimiento de Óscar pues esperando que la oportunidad de vida de muchos jóvenes se vea expresado en lo que Óscar hizo en el Huila durante muchísimos, muchísimos años.

H.C. CARLOS FERNANDO GALÁN PACHÓN: Mi solidaridad con los compañeros de la Alianza Verde por el fallecimiento de este joven líder político del Huila, también sé cómo algunas personas cercanas, Angélica Martínez estaba muy afectada por esta situación, mi solidaridad con ella y con todos los amigos quienes vieron en este joven

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

una persona como un ejemplo en el liderazgo, en el compromiso, en la entrega y un saludo especial a su familia.


También Presidenta permítame en diez segundos pronunciarme sobre las declaraciones de la Alcaldesa frente al tema de seguridad, creo que es evidente el deterioro de la seguridad y es evidente que eso pues tiene a la ciudadanía muy preocupada por cuenta de que no ven acciones claras ni una acción, ni un plan concreto por parte de esta Administración para enfrentarla. La respuesta no puede ser que hay otras ciudades que tienen una situación peor, esa no puede ser una respuesta ante la crisis de seguridad que estamos viviendo y esperamos se pueda citar el debate de seguridad pronto en el Concejo para llamar la atención sobre la situación, sobre cómo está fallando la Administración y sobre cómo creemos debe replantearse la política de seguridad. Gracias Presidenta.

H.C. MARISOL GÓMEZ GIRALDO: También muy pendiente del agendamiento del debate de esa Entidad para saber cuáles es realmente la estrategia de las autoridades de Bogotá con el apoyo de las autoridades nacionales para enfrentar la creciente inseguridad en la Ciudad.

SECRETARIO: Dejamos constancia en este momento que se ha hecho presente en el recinto la concejal Lucía Bastidas, entonces queda registrada presencialmente concejal Lucía.

H.C. MARÍA CLARA NAME RAMÍREZ: Lamentando igualmente el fallecimiento de Óscar Urueña, un joven que luchó muchísimo las causas sociales, políticas, con un gran liderazgo, lamentamos su partida y por supuesto un abrazo solidario con mucho cariño para su familia. Quienes tuvimos la oportunidad de compartir con él, de aprender también tantas lecciones y tantos momentos que por supuesto siempre llevaremos en nuestro corazón.

Presidenta, le pido muy amablemente cuando usted considere pertinente, un minuto de silencio por Óscar Urueña.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**


H.C. ANDRÉS DARÍO ONZAGA NIÑO: Por supuesto hoy lamentando también la partida de Óscar Urueña, enviarle un mensaje de fortaleza y condolencia a amigos y familiares.

H.C. MARÍA FERNANDA ROJAS MANTILLA: Esta mañana hubo un accidente en la vía a la Calera, un accidente de gravedad con un ciclista y pues nosotros venimos también haciendo un seguimiento a varios temas en la vía a la Calera porque creo señor Secretario de Movilidad, estoy hablando del accidente vía la Calera entre una moto y un ciclista, pero a la situación en la Calera hay que buscarle una solución de fondo, los habitantes de todo ese borde en la Calera pues tienen enorme preocupación con ese tema, nos lo han manifestado de manera recurrente, es un punto de trabajo muy importante para nosotros allá en ese sector, entonces yo le pido Secretario que nos sentemos en una mesa de trabajo y miremos alternativas. Necesitamos encontrar soluciones y por supuesto, pues lamentamos cualquier siniestro, cualquier situación donde se ponga en riesgo la vida de los ciclistas, motociclistas, de cualquier ciudadano o ciudadana.

Entonces quería mencionar eso y por lo demás registrar mi asistencia.

H.C. HEIDY LORENA SÁNCHEZ BARRETO: Bueno, hoy se conmemora un año de la masacre que hubo en la ciudad de Bogotá, trece jóvenes entre la ciudad de Bogotá y el municipio de Soacha fueron asesinados, más de setenta personas fueron heridas con armas de fuego. Un año después las familias de estos jóvenes siguen clamando verdad, siguen clamando justicia, siguen reclamando reparación y garantías de no repetición. Todas las víctimas de abuso policial siguen exigiendo exactamente lo mismo después de esos lamentables sucesos parece que la violencia policial se hubiese mimetizado en nuestra Ciudad y en el País. Hace un año en altas horas de la noche vimos cómo el Ministro de Defensa en ese entonces Carlos Holmes Trujillo se tomaba junto con los altos mandos militares el Puesto de Mando Unificado y a pesar de todo lo lamentable que estaba sucediendo en nuestra Ciudad nadie dio la orden de parar. No hay ni siquiera una investigación incluso por parte de la Fuerza Pública, aquí hay una orden desde arriba para que se efectuara esa masacre en la Ciudad.

No olvidamos, no callamos, verdad y justicia para todas las víctimas de abuso policial.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

H.C. YEFER YESID VEGA BOBADILLA: De igual manera lamentando la pérdida de este joven y líder político del departamento del Huila, Óscar Urueña con quien tuve la oportunidad de compartir aulas de clase, compartir momentos en la vida. También un reconocimiento a su compañera de vida, Dianita Monje quien me estuvo informando todo el proceso donde ella no desfalleció en ningún momento. Para ella y toda su familia mis condolencias, un abrazo de solidaridad, una gran pérdida para el departamento del Huila y por supuesto para este país.

H.C. MARCO FIDEL ACOSTA RICO: Yo brevemente quiero referirme a dos temas muy puntuales, el primero es, respecto a este año desde que sucedió esta situación tan difícil para las familias de aquellos jóvenes que perdieron sus vidas en el marco de esos hechos de protesta y otros hechos que fueron vandálicos. Yo he sido un defensor de la institucionalidad, por supuesto he sido un defensor de la Policía Nacional, pero soy un defensor de la vida y sí expreso hoy una solidaridad especialmente en aquellos casos donde la justicia no ha obrado como tiene que obrar, pero también debo reconocer la expresión de perdón del señor Director de la Policía el día de hoy. Nada podrá remendar la pérdida de una vida, pero por lo menos esos actos de reconciliación y de reconocimiento pueden sumar, creo que fue gallardo que el Director de la Policía haya pedido perdón hoy a las familias, a esos casos donde se reconozca que se procedió de manera incorrecta todo el peso de la Ley.

A lo segundo que me quiero referir, es que no se puede entonces institucionalizar el 9 de septiembre como un día de excusa para realizar hechos vandálicos, quemar la Ciudad, destruirla, tres policías, entre ellos una uniformada herida en los disturbios, otra vez los habitantes del Portal Suba y Américas con derechos restringidos y allí pues situaciones de delincuencia, desorden, CAIS vandalizados, el de Bosa Brasilia, pues allí hay que también alzar la voz y por supuesto, denunciar que este vandalismo y este ataque sistemático a la institucionalidad tampoco lo podemos permitir.

Mi solidaridad con las víctimas, mi solidaridad también con la Policía Nacional, con la institucionalidad y el rechazo profundo a estos hechos vandálicos en Bogotá, como lo decía el día de ayer, la inseguridad en Bogotá es evidente y esto ya se le salió de las manos a la Administración Distrital.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

H.C. NELSON ENRIQUE CUBIDES SALAZAR: Hoy es el Día Internacional de los Derechos Humanos, reconocer que detrás de ese proceso de transformación que está haciendo la Policía Nacional hayan hoy designado a un Director de Derechos Humanos, eso tiene una relevancia importante porque antes existía simplemente una oficina que dependía del Director General de la Policía, y eso seguramente complicaba la toma de decisiones ¿Por qué? Pues porque tenía una serie de burocracia y de trámite que seguramente hacía que los procesos pudieran demorarse más. Yo creo que con lo que está ocurriendo en tener una Dirección, una primera Dirección como la Dirección de Tránsito, como la Dirección de Inteligencia, bueno, etc., eso va a permitir que la toma de decisiones fuese mucho más ágil y se castiguen severamente los abusos a los derechos humanos.

No puede quedar nada en la impunidad pero también tiene que haber un debido proceso y tienen que estar la información completa porque muchos ciudadanos terminamos recibiendo es una parte de la información de los hechos y yo sí creo que una Dirección de Derechos Humanos va a facilitar ese tipo de actividades y esperamos que dé resultados muy pronto porque la institucionalidad se protege, se respeta, sobre todo cuando también rechazamos severamente cualquier tipo de abuso de derechos humanos y tiene que ser interesante, en cualquiera de las condiciones esperamos esa transformación en la Policía Nacional y esperamos que esa imagen pueda verse rápidamente en las calles.


SECRETARIO: Presidenta, me permito informar que se han registrado treinta y seis (36) honorables concejales miembros de la Corporación, por lo tanto, hay quórum decisorio para desarrollar la presente sesión.

PRESIDENTA: Entonces Secretario muchas gracias, vamos a pasar al siguiente punto del orden del día, que es la lectura, discusión y aprobación del orden del día.

SECRETARIO: Con gusto Presidenta.

**2. LECTURA, DISCUSIÓN Y APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA**

El Secretario da lectura al orden del día transcrito al inicio de esta acta.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

SECRETARIO: Ha sido leído el orden del día, Presidenta.

PRESIDENTA: Gracias Secretario.

Vamos a hacer registro, pero la concejala Heidy y la concejala Susana han pedido la palabra.

Concejal Heidy.

H.C. HEIDY LORENA SÁNCHEZ BARRETO: Presidenta uno, es que no escuché bien, pero queríamos pedir que no se aprueben proposiciones y lo otro, es que teniendo en cuenta que la concejala Ati no pudo intervenir en el debate de la Comisión del Plan, la idea es que la proposición de la concejala Ati iría de primeras, luego seguiría Centro Democrático, nosotras y la bancada de Cambio Radical.

Era eso Presidenta gracias.

PRESIDENTA: Perfecto concejal Heidy.


Concejal Susana. Vamos a registrar a la concejal Susana y al concejal Acevedo y ya le contestamos a la concejal Heidy.

SECRETARIO: Con gusto Presidenta.

Entonces vamos a registrar a los concejales ÁLVARO ACEVEDO LEGUIZAMÓN, MARÍA SUSANA MUHAMMAD GONZÁLEZ y ATI SEYGUNDIBA QUIGUA IZQUIERDO.

H.C. ÁLVARO ACEVEDO LEGUIZAMÓN: Pido excusas por mi registro tan tarde me encuentro en el barrio La Reforma en la comuna Alfonso López con las obras de alto riesgo que se están generando por la construcción del Parque taller, la reforma de Transmilenio.

H.C MARÍA SUSANA MUHAMMAD GONZÁLEZ: Muy brevemente decir que hemos interpuesto como Movimiento, denuncia penal contra la Alcaldesa Claudia López por

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

injuria, calumnia, por abuso de autoridad pues sí tiene pruebas que hemos radicalizado los jóvenes de Bogotá para que cometan actos de violencia pues está ella en una omisión al no haber presentado esas pruebas y por presunta participación en política al estar sistemáticamente utilizando el nombre de nuestro Movimiento asociado a los actos de vandalismo en Bogotá. Hoy 9 de septiembre se cumple un año de la masacre de trece personas en Bogotá. Las investigaciones no solamente van muy lentas Presidenta, sino que no hay ni un solo responsable político de lo que pasó. Con razón la juventud de los barrios populares se va a manifestar por el abuso policial que un año después no cesa cotidianamente en los barrios de Bogotá.

H.C. ATI SEYGUNDIBA QUIGUA IZQUIERDO: Para solicitar que se cambie el orden del día, entendiéndolo que, en el marco de los derechos de la oposición, la Comisión de Plan pues ya llevó a cabo un debate y de acuerdo con todas las bancadas de oposición hemos llegado al consenso de que yo inicie el día de hoy. Gracias.

PRESIDENTA: Muchas gracias Secretario.

Entonces vamos a hacer claridad, no tenemos el punto de proposiciones ¿Certo? Usted no leyó eso verdad, no hay punto de proposiciones por solicitud de las bancadas de oposición y entonces según lo que usted nos informa la concejal Ati sería la primera en intervenir en el debate, perfecto con esas claridades sobre el orden del día vamos a ponerlo en votación por favor y después de esto haremos el minuto de silencio por el joven Óscar Urueña que fue solicitado por la concejal María Clara Name.


Entonces ponemos en votación el orden del día.

Concejal Diana.

H.C DIANA MARCELA DIAGO GUÁQUETA: Presidenta nuevamente les agradezco que tengan en cuenta mi voto aquí para registro.

SECRETARIO: Entonces concejal Diana dejamos constancia que se ha hecho presente en el recinto y vamos a contar su voto de manera presencial. De igual manera también dejamos constancia Presidenta de la presencia en el recinto de la concejala



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Ana Teresa Bernal Montañez, entonces también tendremos en cuenta su voto de manera presencial Concejal.

PRESIDENTA: Perfecto colegas, entonces vamos a la votación, vamos a votar quienes no lo hayan hecho todavía, les vamos a pedir que mantengamos el distanciamiento, por favor para poder mantener la presencialidad acá que tengamos en cuenta eso, tener el tapabocas de manera permanente como Presidenta de la Plenaria debo y eso también les toca a los presidentes de las comisiones, hacer durante la sesión los recordéris sobre las medidas de bioseguridad y de distanciamiento para cuidarnos. Recuerden que cuando se habla en el micrófono aún es más importante usar el tapabocas porque cuando se habla pues naturalmente se expelen más aerosoles que cuando uno está sin hablar. Entonces aún con mayor razón por favor cuando vayan a hacer intervenciones en el micrófono con mayor razón hay que tener el tapabocas bien ajustado.

Colegas vamos a cerrar ya la votación del orden del día ¿el concejal Papo ya se había registrado verdad? Pero va a dejar constancia de su presencia.

H.C. HUMBERTO RAFAEL AMÍN MARTELO: Presidenta hay modificación al orden del día qué pena estaba en mi oficina y no escuché, cuál es la modificación, me puede aclarar Secretario.


PRESIDENTA: Hubo una aclaración y es que no hay proposiciones y, en segundo lugar, la concejal Ati hablaría en primer lugar en las intervenciones de las bancadas de oposición es la real modificación.

H.C. HUMBERO RAFAEL AMÍN MARTELO: Okey Presidenta.

PRESIDENTA: Gracias, entonces con esta claridad vamos cerrando ya la votación, cerremos Secretario, cuéntenos el resultado.

SECRETARIO: Con gusto Presidenta.

Entonces el último voto registrado a través del chat es el de la concejala María Victoria Vargas Silva, e iniciamos conteo Presidenta.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

**RESULTADO DE LA VOTACIÓN:**

Presidenta me permito informar que se han registrado trece (13) votos de manera presencial por el Sí y veintitrés (23) votos por voz igualmente por el Sí a través del chat para un total de treinta y seis (36) votos por el Sí. De manera ordinaria ha sido aprobado el orden del día con la modificación anteriormente expuesta por la Presidenta, siendo las 10:07 minutos de la mañana.

**PRESIDENTA:** Muchas gracias Secretario, entonces ahora colegas les vamos a pedir el minuto de silencio que ha solicitado nuestra colega María Clara Name, vamos a hacer un minuto de silencio por el fallecimiento del joven Óscar Urueña, un gran líder juvenil y político del departamento del Huila, fue Concejal, fue Diputado y desafortunadamente ha fallecido en las últimas horas. Así que por favor un minuto de silencio. Lamentamos esta pérdida para la Alianza Verde concejal María Clara y yo sé que, para usted, para su familia ha sido un golpe muy fuerte, mis saludos al Senador Name.

Secretario, pasamos entonces al tercer punto del orden del día que es la citación a debate de control político en cumplimiento del Estatuto de Oposición.


**SECRETARIO:** Con gusto Presidenta.

**3. CITACIÓN A DEBATE DE CONTROL POLÍTICO**

En cumplimiento del Estatuto de la Oposición Ley 1909 del 2018 de conformidad con las siguientes proposiciones:

Teniendo en cuenta la modificación del orden del día, voy a enunciar consecutivamente las proposiciones así:

Proposición 247 aprobada el 21 de mayo de 2021 y la Proposición aditiva 282 aprobada el 13 de junio de 2021 en sesión Plenaria.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Tema: Situación de la gobernanza del río Bogotá en la planeación de la Administración Distrital en el ordenamiento territorial a nivel regional.

Citantes: Bancada Movimiento Alternativo Indígena y Social–MAIS, honorable concejal Ati Quigua Izquierdo.

Proposición 021 aprobada el 23 de enero de 2021 en la Comisión Primera de Plan de Desarrollo y trasladada a Secretaría General el 07 de septiembre de 2021; Proposición 039 aprobada en la Comisión Tercera de Hacienda y Traslada el 28 de agosto de 2021 a Secretaría General; Proposición 379 aprobada el 17 de agosto de 2021 y la Proposición aditiva 407 aprobada el 30 de agosto de 2021, en sesión Plenaria.

Tema: Estado actual implementación del artículo 105 Acuerdo 761 de 2020 (corredor verde carrera Séptima) Improvisación de los bicarriles en las vías arteriales de Bogotá/ Ciclo rutas emergentes: ¿Problema o Solución?


Citantes: Bancada partido Centro Democrático, honorables concejales Humberto Rafael Amín Martelo, Andrés Eduardo Forero Molina, Diana Marcela Diago Guáqueta, Jorge Luis Colmenares Escobar, Óscar Jaime Ramírez Vahos.

Proposición 279 aprobada el 13 de junio de 2021 y la Proposición aditiva 323 aprobada el 24 de julio de 2021 en sesión Plenaria; Proposición 328 aprobada el 31 de julio de 2021 en sesión Plenaria.

Tema: Metro de Bogotá/Sistema Integral de Transporte, CONPES 4034 y Modelo de Ordenamiento Territorial en Bogotá.

Citantes: Bancada partido Colombia Humana –UP, honorables concejales Ana Teresa Bernal Montañez, Heidy Lorena Sánchez Barreto y María Susana Muhammad González.

Proposición 315 aprobada el 19 de julio en Comisión Primera del Plan y la Proposición aditiva 370 aprobada el 12 de agosto en la Comisión de Plan y trasladadas a Secretaría General el 31 de agosto de 2021.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Tema: Estado de la malla vial en Bogotá.


Citantes: Bancada partido Cambio Radical, honorables concejales Yefer Yesid Vega Bobadilla, Pedro Julián López Sierra, Rolando Alberto González García y Adriana Carolina Arbeláez Giraldo.

SECRETARIO: Presidenta solamente me permito enunciar hasta allí las mismas toda vez que al momento de la lectura y discusión de aprobación del orden del día fueron leídas en detalle estas, Presidenta.

PRESIDENTA: Gracias Secretario entonces vamos a hacer el registro de funcionarios que han sido citados para este debate, a los funcionarios que han sido citados para esta proposición del Movimiento MAIS.

SECRETARIO: Con gusto Presidenta.

Entonces me permito anunciar funcionarios citados para la discusión de la Proposición 247 y su aditiva 282 son los siguientes: Secretario Distrital de Gobierno Luis Ernesto Gómez Londoño; Secretaria Distrital de Ambiente, Carolina Urrutia Vásquez; Secretaria Distrital de Hábitat, Nadya Milena Rangel Rada; Gerente de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá, Cristina Arango Olaya; Presidenta recibimos comunicación de delegación para asistir a la presente sesión suscrita por la señora Gerente Cristina Arango Olaya donde delega para que asista al Gerente Corporativo Ambiental, Javier Humberto Sabogal Mogollón, anunciando que debe atender una inspección judicial en la Petar Salitre emitida por la Magistrada Nelly Villamizar; Secretaria Distrital de Planeación María Mercedes Jaramillo Garcés; Omar Gómez enlace de la Secretaria de Planeación informa que tiene un problema de conexión la Secretaria, estaba conectada pero se desconectó, si por favor la puede llamar en breve que se está tratando de conectar; Director del Instituto Distrital de Gestión de Riesgos y Cambio Climático-IDIGER, recibimos comunicación Presidenta suscrita por el Director doctor Guillermo Escobar Castro en donde delega para que asista de manera presencial al recinto a la Subdirectora de Análisis de Riesgos y Efectos del Cambio Climático, la geóloga Pilar del Rocío García García, quien se encuentra de manera presencial y Presidenta donde explica que por un tema de un proceso quirúrgico menor no puede asistir a la presente sesión; Directora General de la Unidad Administrativa

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Especial de Servicios Públicos-UAESP, Luz Amanda Camacho quien delegó en Ingrid Lizbeth Ramírez Moreno, Subdirectora de Servicios Funerarios y de Alumbrado Público. Efectivamente Presidenta tenemos comunicación de delegación suscrita por la Directora General Luz Amanda Camacho Sánchez donde delega a la Subdirectora de Servicios Funerarios y Alumbrado Público, Ingrid Lizbeth Ramírez Moreno.

Secretaria Distrital de Integración Social, Xinia Rocío Navarro Prada (conectada de manera virtual); Secretario Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, Nicolás Francisco Montero Domínguez; Secretaria Distrital de Planeación, María Mercedes Jaramillo Garcés; Director del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, Patrick Morales Thomas y Secretario Jurídico Distrital, William Libardo Mendieta Montealegre.

Presidenta, con esto hemos culminado el llamado y registro de funcionarios citados, en el marco de las proposiciones de la bancada del Movimiento MAIS.

Presidenta con su anuencia para registrar concejales.

PRESIDENTA: Adelante Secretario.

SECRETARIO: Con gusto Presidenta.


Llamamos al concejal MANUEL JOSÉ SARMIENTO ARGUELLO, registrado de manera presencial en el recinto.

PRESIDENTA: Registremos la presencia aquí en el recinto de la Secretaria de Desarrollo Económico, por favor. Buenos días, les doy los buenos días a los funcionarios y funcionarias que no hubiere saludado hace un rato.

SECRETARIO: Con gusto Presidenta.

Dejamos constancia de la presencia en el recinto de la Secretaria de Desarrollo Económico, la doctora María Carolina Durán.

PRESIDENTA: Secretario registremos a los demás funcionarios que están también presentes aquí en el recinto, aunque para esta primera proposición digamos son ya

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

los que usted ha mencionado, pero pues ellos están aquí en el recinto, igual la intervención de la concejal Ati será la inicial y es sobre el río Bogotá, pero las posteriores tienen que ver con el sector Movilidad, adelante.

SECRETARIO: Con gusto Presidenta.

Mire se encuentran registrados de manera presencial en el recinto, el Gerente de la Empresa Metro de Bogotá, José Leonidas Narváez; el Gerente de la Unidad de Mantenimiento Vial, Álvaro Sandoval; Secretario Distrital de Movilidad, Nicolás Estupiñán; Director General del Instituto de Desarrollo Urbano-IDU, Diego Sánchez; Delegado de la Contraloría de Bogotá, Hernán López Ayala, Subdirector del sector Movilidad; Gerente de Transmilenio, Felipe Ramírez; la delegada del IDIGER, Pilar del Rocío García; Secretario Distrital de Hacienda (E), José Alejandro Herrera y la Secretaria Distrital de Desarrollo Económico, Carolina Durán.


Presidenta dejamos constancia de ello.

PRESIDENTA: Entonces muy bien Secretario gracias.

Vamos entonces a empezar con el desarrollo del debate relacionado con la primera proposición que se va a discutir el día de hoy que es la de la concejala Ati Quigua, la Proposición número 247 y la proposición aditiva 282.

Entonces concejala Ati tiene usted el uso de la palabra, la escuchamos.

H.C. ATI SEYGUNDIBA QUIGUA IZQUIERDO: Muy buenos días, muchas gracias a los honorables concejales y bancadas que hacen parte de la oposición, hoy en el Día de los Derechos Humanos es muy importante pues que hayan considerado permitirme iniciar con el debate del río Bogotá. Si la esencia de los derechos humanos es la dignidad humana pues nuestra dignidad humana quedó claro en el marco de esta pandemia, que depende de la dignidad también de la tierra, también los derechos de la naturaleza, así que como vocera del Movimiento Alternativo Indígena y Social en el Concejo de Bogotá pues quisiera también agradecerle a los concejales que hacen parte de la Comisión Accidental de Gestión y Ordenamiento del Río, el concejal Celio Nieves quien coordina la bancada ambiental, la concejala María Fernanda, Presidenta

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

de esta Corporación, el concejal Carlos Fernando Galán, la concejala María Victoria Vargas quienes estuvimos desarrollando durante el año 2020, sesiones donde tuvimos la oportunidad de escuchar a la comunidad, a la academia, a las instituciones y bueno, rendir un informe que queremos dejar a disposición del Concejo, de la Administración y de la comunidad.

Saludar también a la Administración Distrital, quiero saber si ya están aquí, he priorizado Secretaria de Ambiente, Empresa de Acueducto y Alcantarillado, Planeación, Hábitat y quisiera saber señora Presidenta antes de iniciar mi debate, si los funcionarios citados se encuentran presentes en la Plenaria.

PRESIDENTA: Secretario.


Concejal Ati recuerdo ahorita en el registro y como se realizó el cambio, los secretarios citados no preveían ese cambio, recuerdo que la Secretaria de Ambiente dijo que ya venía en camino y me dice que está en la entrada y la Secretaria de Hábitat también venía en camino, pero dijo que se demoraba un poquito más porque estaba más lejos, entonces por favor Secretario dé el informe para que la Concejal citante tenga la información.

SECRETARIO: Con gusto Presidenta.

Efectivamente concejal Ati de los citados en su proposición manifestaron venir en camino, de manera presencial la Secretaria Distrital de Ambiente, la doctora Carolina Urrutia, la Secretaria Distrital de Hábitat, doctora Nadia Rangel, el Gerente Ambiental de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado delegado por la Gerente General también se está desplazando para asistir, anunciaron que producto del cambio del orden del día por esa razón no se encontraban pero que ya en cuestión de minutos estaban acá.

H.C. ATI SEYGUNDIBA QUIGUA IZQUIERDO: Bueno quisiera solicitar dada la importancia además que anuncia la Alcaldesa en el marco del debate del Plan de Ordenamiento Territorial donde la estructura ecológica principal y el río Bogotá pues es una determinante ambiental de superior jerarquía, que pudiera estar la Gerente de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado ya que es fundamental, si bien aquí hay un delegado, que ella pueda responder las inquietudes. Igualmente, el día de hoy hay



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

invitados que hace muchos años vienen trabajando también desde el ejercicio comunitario un ejercicio ambiental que están invitados, van a intervenir hasta el final, sin embargo, hemos llegado al consenso con las bancadas de oposición que por lo menos David Jaramillo, de doctor Crápula con quien hemos compuesto una canción para los derechos del río Bogotá, pueda interpretar su canción ya que se encuentra aquí presente, entonces les agradezco también ya que en el marco del debate de oposición tenemos otros debates y lo ideal sería que la comunidad pudiera referirse concretamente a este tema.

Entonces quiero iniciar por hablar del río Bogotá como un patrimonio cultural, natural, arqueológico de la Ciudad, en ese sentido, he querido traerles una breve presentación para ilustrar lo que significan las diversas cosmologías y culturas del agua, en el marco de una memoria prehispánica de nuestra América, para ellos yo creo que es importante entender que en ciudades como Tenochtitlán por ejemplo, denominada Ciudad de las Aguas es clara la relación de los asentamientos prehispánicos con el agua; es decir, estoy trayendo a un debate contemporáneo, la memoria prehispánica también de Bacatá que es hídrica, rodeada del sistema de páramos más importante y el río Bogotá ha sido siempre un actor fundamental de este territorio, está pues en la memoria profunda de Bogotá.

Si miramos aquí, por ejemplo, estos son ejemplos en el caso del imperio Inca la provincia de Cusco, estos son los hallazgos de los acueductos Inca que muestran una red de canales, de irrigación que conectan varios pozos y que en la actualidad aún funcionan. Creo que es importante también mirar el caso concreto del río Bogotá, entonces quiero empezar por decir, miren este mapa todo lo que está en verde es parte del patrimonio arqueológico y estoy reivindicando el río no solamente como un ecosistema, como un actor fundamental, sino todo lo que implica el reconocimiento de ese sistema de conocimiento de las comunidades que habitaron Bogotá y que habitan Bogotá en armonía con el ciclo natural del agua, entonces ustedes ven allí en verde cómo era el sistema hidráulico de los Muiscas.

Miren aquí estas fotos y estos estudios son los canales y camellones que eran empleados para favorecer la siembra, los cultivos de calabazas, de papas, es decir, el agua como patrimonio arqueológico, como patrimonio cultural, sus atributos culturales como patrimonio natural, es mucho más allá de la mirada convencional que le hemos

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**


dado tanto al río como al agua, hay varios estudios entre ellos está por ejemplo, el libro de Francisco Valdés que habla sobre la agricultura ancestral y los camellones que hay sobre el río Bogotá muy interesante, también está todo el trabajo que se ha realizado sobre lo que hoy se conoce como el humedal Juan Amarillo pero que era Tibabuyes, tierra de labranza de los caciques de Funza, Suba, Engativá y Cota y que hace parte digamos de áreas que hoy tiene el Distrito Capital.

Me parece que esto tiene que ver con un sentido, con un significado del territorio y quisiera en el marco de la discusión que se viene del Plan de Ordenamiento Territorial donde además de la estructura funcional de servicios, la estructura socioeconómica y la estructura ecológica principal estamos hablando de la estructura integrada de patrimonios, dejar la reflexión sobre el río visto como un patrimonio cultural, natural y arqueológico de nuestra Ciudad.

Ahora bien, miremos la importancia del río Bogotá, el futuro de Bogotá Región depende de la sanidad del río Bogotá y creo que es importante observar qué ha sucedido digamos con el río porque a pesar de toda la inversión, a pesar de todos los esfuerzos, el río cada vez está más muerto, entonces por un lado, tengo que decir que las soluciones técnicas son soluciones complementarias al origen del problema que es de origen socio económico y es de origen político por lo tanto, me parece muy importante siendo una determinante ambiental de superior jerarquía y siendo un tema estructural del debate del futuro de Bogotá Región pues saber cómo lo están pensando también desde el Gobierno Distrital.

Por un lado, en el río Bogotá está ubicado el 41% de la industria nacional, es decir sobre el cuerpo del río Bogotá hoy está el 32% del PIB nacional...Bueno muchas gracias Secretaria de Ambiente de Bogotá por venir a atender el debate de manera presencial; estaba haciendo una reflexión sobre la importancia del río Bogotá como principal determinante ambiental del Distrito Capital y para el futuro de Bogotá Región. En ese sentido, pues la viabilidad y la sostenibilidad en la Ciudad dependen de la sanidad de esta cuenca. Estaba simplemente haciendo...

**PRESIDENTA:** Jóvenes asesores nos toca poner atención acá en el recinto, muchachos y les pedimos que las curules de los concejales las dejemos para los concejales y que por favor nos ayuden, miren aquí hacemos un esfuerzo para poder

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**


estar presencialmente y que puedan estar los asesores, vamos a sacar de hecho una resolución con una restricción también sobre el tema, pero les pido que, por favor, prestemos atención a la intervención de la Citante.

Adelante concejal Ati.

H.C. ATI SEYGUNDIBA QUIGUA IZQUIERDO (continúa): Bueno es increíble que un tema tan importante como es el del río Bogotá, realmente la principal determinante ambiental no merezca la atención, entonces le agradezco a los concejales que están aquí presentes, porque la idea de estar presentes aquí es un poco estar atentos al debate, creo que no tiene sentido estar sentados aquí y estar en otra cosa, para eso pues estamos en la virtualidad, entonces yo cuando digo que el origen del problema de la contaminación del río Bogotá es de origen socioeconómico es porque así lo demuestran las cifras, son 442 toneladas diarias de desechos al río; 1.473 toneladas de sólidos, esto equivale a 35 tractomulas diarias que llegan al río Bogotá, sin embargo solo el 35% de las aguas residuales recibe tratamiento.

¿Por qué digo que las soluciones técnicas son complementarias y no son soluciones que atienden al origen del problema? Y es que no podemos seguir nosotros contaminando y yo sí quiero hacerle esa pregunta a la autoridad ambiental de Bogotá y de la Región ¿Qué hacemos realmente por atender la causa del problema que es la contaminación? Tenemos que dejar de descontaminar el río y esto implica pensar en cómo vamos a cambiar también este modelo económico, ya dije que el 32% del PIB nacional se produce aquí, que el 41% de la industria nacional está aquí en el cuerpo del río, entonces el río está siendo víctima de este modelo económico, desde los pueblos indígenas creemos que la naturaleza es sujeto de reparación también, cuando hemos hablado de la paz, este que quiere ser un territorio epicentro de la paz y la reconciliación no solamente es la paz entre los seres humanos también es la paz con la naturaleza, hagamos las paces con el río Bogotá y eso significa revisar muy bien cómo vamos a la causa del problema.

Entonces son 380 kilómetros de longitud del río Bogotá y en la cuenca media del río Bogotá pasa de 4 a 8 su nivel de contaminación, nivel que sigue siendo el máximo en su recorrido, se mantendrá a lo largo de toda la cuenca media hasta su desembocadura en el río Magdalena a la altura del municipio de Girardot, es justo que

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**


Bogotá con este modelo económico que contamina el río Bogotá termine contaminando el río Magdalena y esto termine contaminando el mar, este es el círculo de la contaminación, entonces el trasfondo de la problemática en la contaminación ambiental del río Bogotá pues tiene que ver con revisar este modelo económico y político y entonces aquí pues yo quiero enunciar desde dónde estamos nosotros abordando pues la visión del problema, mirando el problema y desde dónde estamos planteando también la solución.

Entonces yo creo que la solución no solamente debe ser exclusivamente de plantas de descontaminación sino de un modelo de gobernanza de base comunitaria.

Ya vamos a ver qué pasa con el río y los conflictos socio ambientales, entonces por un lado, tenemos el tema de los vertimientos, realmente el objeto del censo de los vertimientos se encontraron 44 áreas concernientes a los puntos de vertimiento distribuidas por los ríos principales de la Ciudad y sus corrientes secundarias, a la fecha por ejemplo, Chocontá; Villapinzón, albergan un total de 120 curtiembres, 84 en Villapinzón, 36 en Chocontá, cifras que la convierten en la segunda zona con mayor producción curtidora en el país después del barrio San Benito en Bogotá donde se concentran cerca de 300 ¿Qué hay aquí? Ausencia de control a vertimientos, conexiones irregulares de servicios públicos, ausencia de manejo de residuos

¿Dónde está la autoridad ambiental?

Por otro lado, quiero decir que, si bien la Sentencia ha buscado, por ejemplo, la creación de un Consejo de Cuencas ¿Por quién está integrado este Consejo de Cuenca del río Bogotá? Si miramos el listado de todas las instituciones que hacen parte del Consejo de Cuenca ¿Dónde está la comunidad? Desde la lógica del Estado y desde la lógica institucional pues se vienen pensando los problemas, pero qué veo, hay una invisibilización de la democracia participativa ¿Dónde está el ciudadano? ¿Cuáles son realmente sus espacios para una participación efectiva e incidente? Al río Bogotá le hace falta comunidad ¿Dónde están los territorios locales o los micro territorios del agua?, por parte por ejemplo de las operaciones urbanísticas se desconoce a la comunidad ¿Dónde están las incidencias de las comunidades en un modelo inclusivo de gobernanza? Y yo creo que es fundamental mirar hoy en el Día de los Derechos Humanos, el derecho a la Ciudad de los ciudadanos, no solo como

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**


objeto de las políticas sino como actores del territorio, como habitantes del territorio y yo creo que para las corporaciones y las agencias gestoras de los servicios públicos pues se reduce el papel del ciudadano simplemente al papel de usuario.

Ahora miremos, el tema del río y los mercados del suelo. Las redes de servicio público valorizan el suelo e intervienen en el mercado inmobiliario, pero no hay una regulación de los gestores del agua como agentes urbanísticos, mire concejales mientras nosotros aquí vamos a dar el debate del ordenamiento territorial, la Empresa de Acueducto y Alcantarillado por donde va llevando el agua pues va organizando la Ciudad. Esa es la realidad. Ahora, si miramos el tema de la informalidad y el agua, aquí por ejemplo en este mapa miramos el tema, encontramos que el 48% de los barrios informales se ubican en áreas planas cercanas a los ríos, los recursos hídricos, en especial cercanos al río Bogotá, Bosa, Kennedy, Suba, entonces quisiera llamar la atención, yo creo que hay que reconocer los atributos naturales, culturales del agua, no se puede reducir la concepción del agua únicamente y exclusivamente al tema del servicio a cargo del Estado.

Por otro lado, creo que la presencia de la ciudadanía no puede ser reducida simplemente a actividades pedagógicas o insulares en la toma de decisiones y yo creo que las petares siguen siendo una apuesta de la tecnocracia desarrollista. Miremos el tema, por ejemplo, de la Petar Salitre, vamos a seguir con este modelo que nos cuesta a los bogotanos, de nuestro bolsillo pagar 19 mil millones de pesos que cuesta el funcionamiento anual de la Petar Salitre, si miramos, por ejemplo, el tratamiento de las aguas servidas de más de 2 millones 800 mil habitantes aproximadamente de siete localidades ¿Esa es la solución del problema? Yo estuve recorriendo Tibabuyes y, al contrario, la gente siente que la Petar dañó el cauce del río Neuque, irrespetó a las comunidades, es más, las comunidades se sienten amenazadas, incluso que se les ha amenazado con multarlas desde el Estado cuando ellos están haciendo un control de qué pasa con su humedal.

Así que este es un tema que merece una revisión.

Ahora bien, miremos el tema de la Petar Canoas, se han suscrito cinco contratos por un costo total de 47.929 millones de pesos, es decir, es supremamente costoso este modelo de descontaminación, la Petar empezó también la destrucción del río Neuque,

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

el valle de inundación del río Bogotá, además de que la orden de ampliación desconocía la naturaleza ecosistémica de 113 hectáreas y aquí yo creo que es muy importante mirar el papel que ha jugado la Sentencia del río Bogotá que es quien inaugura las Petar y las obras de adecuación hidráulica como alternativa para la descontaminación de las grandes infraestructuras y obras de ingeniería. Estas petares funcionan desde una lógica de contaminación y descontaminación, generan grandes costos, grandes impactos ambientales para su construcción y puesta en funcionamiento solo para la construcción de la Petar Salitre se cambió el cauce del río Salitre y se destruyó el humedal Tibabuyes.

Esta es la lógica de la adecuación hidráulica, la mirada ingenieril que no ataca la causa del problema sino va sobre sus efectos. La descontaminación del río entonces tengamos claro, que su origen es socioeconómico, esto tiene que ver con la estructura socioeconómica del Plan de Ordenamiento Territorial, la súper posición que hay de esta estructura sobre la estructura ecológica principal y las demás estructuras y creo que la Sentencia del río Bogotá se fundó desde una lógica de la contaminación permitida, en ese sentido funcionan los respectivos permisos ambientales, los planes de manejo ambiental, los planes de saneamiento y manejo de vertimientos. Tras 7 años de proferida la Sentencia del río Bogotá se observa que el río Bogotá y sus subcuencas no han sido descontaminadas y que en su lugar han surgido nuevas problemáticas y conflictividades socio ambientales en torno a su descontaminación.

¿Qué muestran los datos? Que persisten los incumplimientos de las normas ambientales por parte de las personas y empresas que realizan actividades industriales en torno a los cuerpos de agua; que el ejercicio de control y vigilancia por parte de la autoridad ambiental señora Secretaria de Ambiente, en el Distrito no es efectiva y que, en todo caso, la misma normativa ambiental contempla márgenes permisibles de contaminación. En ese mismo sentido, y creo que es muy importante leer el informe temático que actores comunitarios y la proyección social en torno al río Bogotá de la Comisión Río expresó la alerta explícita por parte de las comunidades y organizaciones defensoras del río Bogotá con soporte técnico en las investigaciones de la Contraloría General de la Nación sobre las inconsistencias en las proyecciones y probables detrimentos causados.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

La Contraloría General de la Nación sobre las inconsistencias en las proyecciones y probables detrimentos causados por la construcción y puesta en operación de la Petar Canoas que involucra a la empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá y que otorga a INGESA concesión para la explotación energética del caudal del río. Queda señalado que existen y han sido presentadas opciones de mayor viabilidad financiera y técnica que los procesos de asignación de estos contratos han estado afectados por procesos de corrupción, extralimitación de la autoridad jurídica.

Ahora bien, el río y el Plan de Ordenamiento Territorial en Bogotá. Esto tiene que ver con el tema de la ocupación del suelo. Si bien al día de hoy de acuerdo a las órdenes de la Sentencia del río Bogotá sobre la promoción, la conservación y recuperación de las áreas de importancia estratégica para la conservación de los recursos hídricos se han concertado y definido como tales por la Secretaría de Ambiente, por lo menos nueve áreas de importancia estratégica, la reserva forestal protectora del bosque oriental, el bosque de Tominé, el páramo de Sumapaz, el parque natural de Chingaza, el parque ecológico la Montaña entre Nubes, la franja de adecuación de los cerros orientales, el corredor ecológico de ronda del río Tunjuelo, el corredor ecológico de ronda del Fucha, el corredor ecológico de la ronda de la quebrada Chiguaza, así como las áreas relacionadas con el acceso a los veinticuatro senderos cercanos a la quebradas las Delicias y la Vieja, quiero llamar una atención, observen ustedes a pesar de todo lo anterior, las áreas de importancia estratégica para la conservación del agua, de los recursos hídricos definida, no son una garantía frente a la ocupación y los intereses sobre el suelo; es decir, estamos avanzando formalmente en reconocer estas áreas estratégicas pero no estamos haciendo absolutamente nada para mirar el problema de la ocupación de los suelos y los intereses y las presiones urbanísticas que hay sobre los mismos.

Ahora bien, miremos el tema de los parques de borde, el POT que acoge las actuaciones hidráulicas de la CAR a la recuperación del río a partir de la localización de espacios públicos y equipamientos, Acuerdo 37 de la CAR del 2018 franja multifuncional de transición del río, en materia de amenazas y riesgos la CAR aún adeuda un plan regional. A mí sí me gustaría señora Secretaria que me haga el favor de llegar dónde está el mapa de riesgos de la CAR regional; el manejo de riesgos y amenazas requiere un manejo regional, no de predios, no una mirada fragmentada. Igualmente, de acuerdo pues al recorrido que hicimos por el río Tunjuelito la comunidad



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**


solicita se envíen los tres mapas de riesgo, las tres resoluciones que han modificado las zonas de inundación del río Tunjuelito.

Si miramos la concepción que se tiene del río desde la institucionalidad, es una concepción de canal, desde las comunidades hay un reclamo legítimo y es, recuperar la mirada del valle aluvial del río Bogotá, el POT concibe al río como una línea, como un canal ¿dónde está esta mirada ecosistémica? Creo que en la exposición de motivos hay una gran literatura de cómo pasamos del antropocentrismo, al biocentrismo, pero cuando uno mira el articulado y los instrumentos de planeación concretas para hacer realidad este cambio de nuestra relación con el río pues realmente sigue siendo el río una línea, un canal, se ignora la dimensión del valle aluvial del río, área donde se resuelven las interacciones ecosistémicas, socio ambientales en la que el río es protagonista más allá de su cauce, de los mapas y riesgos de Peñalosa o la recuperación de la Zampa, Zonas de Manejo y Preservación Ambiental que propone el presente POT eso es positivo pero toca ir más allá, pensar en clave del valle aluvial.

La lógica de restauración hídrica del valle aluvial consiste en permitir que el río fluya como un meandro, los holandeses, por ejemplo, que son un referente mundial en canalización de cuerpos de agua, en este momento están implementando una estrategia de valle aluvial y recuperación de cobertura vegetal a sus cuerpos de agua como formas de afrontar efectos del cambio climático. En España la gestión del agua se realiza desde el ordenamiento territorial regulando la ocupación a favor de la recuperación de los valles aluviales, es decir, el movimiento natural de los ríos.

El Modelo de Gestión Integral del Agua que dio origen a nuestra Ley 142 del 94 en el contexto de cambio climático ya no opera, se quedó corto, es necesario revisarlo, el río Bogotá no solo ha reducido su valle aluvial sino su cauce, al mismo tiempo que los humedales de Bogotá han reducido un 90% en menos de dos décadas, entonces yo quiero decir que el río como un actor importante, como un sujeto de derechos, como un ecosistema es un hecho natural, no es un hecho artificial creado y en ese sentido, nuestro sistema de páramos, nosotros estamos enclavados en la memoria más profunda de este territorio que es hídrica y entonces el río y la región.

La presencia del río Bogotá, el río Bogotá debería ser el protagonista de la región que se está pensando, pero qué vemos, todavía prevalece la estructura funcional de

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

servicios, se sacrifica la estructura ecológica principal y la estructura socio económica en función de la estructura funcional de servicios, entonces la presencia del río Bogotá como elemento regional del modelo de ocupación del territorio remite simplemente al Plan de Ordenamiento y Manejo de la Cuenca Hidrográfica del río Bogotá, que por ser una directriz de mayor jerarquía del POT merece una articulación en detalle, no solamente nominal, más allá de lo que anuncia el artículo 52, gestión de los paisajes sostenibles, la aparición del Pomca en el POT se limita a casos específicos, no a una articulación estructural.

De los parques de borde, artículo 68 se incluye el parque lineal del río y una red de parques del río, entendida como una franja multinacional de transición especial para el uso y disfrute público que incluye la presencia de espacios públicos, de equipamientos urbanos, artículo 75, 76, 77 proyecto que sin pasar por la recuperación del río carecen de principio de realidad. El factor superior a cualquier uso de la ronda y que sería el centro de la recuperación del río es la gobernanza a escala regional, dimensión que debería ser estructural del saneamiento del río Bogotá, artículo 183. Según la lógica que guía el desarrollo general del POT el agua se presentó como una infraestructura, subcapítulo IV del POT, sistemas generales de servicios públicos, la apropiación paisajística e inmobiliaria del agua que propone Peñalosa no solo se opone a la apropiación ecológica de base comunitaria y cultural, sino que es más costosa para la Ciudad, en recursos e impacto sobre el cambio climático.

Aquí quiero llamar la atención concejales, yo creo que tenemos una nueva dimensión en el Plan de Ordenamiento Territorial que es la dimensión cultural y la estructura integrada de patrimonios. Nuestro mayor patrimonio natural son nuestros ecosistemas de agua incluyendo el ecosistema del río Bogotá, nosotros necesitamos dar un paso y avanzar en una gobernanza plural del agua y reconocer el papel decisivo que juegan las comunidades, que nosotros en Bacatá Hidrópolis hemos planteado como una red de comunidades que cuidan el agua, pero no como un objeto decorativo, que no tiene incidencia, que no toman decisiones, no, sino es necesario darle un lugar. El río Bogotá como sujeto de derechos, hace muchos años en la Plaza de Bolívar con otros 40 mil jóvenes iniciamos el movimiento por los derechos de la naturaleza en Colombia, hoy gracias al trabajo comunitario y de organizaciones ambientales en diversos territorios de nuestro país avanza esta agenda, esta jurisprudencia de la tierra.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Quiero resaltar, son iniciativas sociales, comunitarias, locales, a través de los recursos que ofrecen las acciones populares, las tutelas con capacidad de influir sobre los intereses de las multinacionales, son acciones que se originan en la necesidad de un entorno local sano y salubre a partir de una relación sostenible, sustentable con la naturaleza; son acciones que conectan los intereses locales que parten de las culturas locales con los intereses de la biosfera hacia la superación del calentamiento global, es la agenda del buen vivir. A mí me parece que hace falta ese componente en Bogotá, entonces es una invitación a cambiar de paradigma de lo ambiental a los derechos de la naturaleza, el mundo se ha reconocido como sujeto de derechos en diversos ríos, ante la grave situación de contaminación y se les ha otorgado a las comunidades ribereñas el papel de guardianes.

Miremos el caso del río Whanganui en Nueva Zelanda, 200 años se tardaron los pueblos indígenas, el río Yarra en Australia, en el 2017; el río Ganges, el Yamuna en India, el río Turán en Bangladesh, en el 2008 presenté ante el Congreso de la República esta iniciativa, en Colombia se han reconocido quince ríos como sujetos de derecho, el río Atrato, la Plata, Cócora, Coello, Combeima, río Chípalo, Supía, río Cauca, río Magdalena que la han anulado por los diferentes intereses que hay sobre el río entre ellos, todo el extractivismo, el Fracking, también nuestros ecosistemas están amenazados por Fracking, río Quindío, río Pance, Totorá, Lagunilla, Recio, Gualí, además se han declarado los siguientes ecosistemas como sujetos de derecho, la Amazonía, el páramo de Pisba, vía Parque Isla de Salamanca, páramo las Hermosas, valle del Cócora que también por los intereses que hay fue anulada y cuarenta ecosistemas estratégicos del departamento de Nariño.

Bueno, me acaban de informar que este debate no se está transmitiendo por los canales oficiales del Concejo de Bogotá, yo creo que todos los debates deben contar con las mismas garantías y el derecho también de que la ciudadanía los conozca, entonces quiero efectivamente que me confirme si esto realmente está siendo público porque si no qué sentido tiene hacer un debate aquí a puerta cerrada, este es un debate para la ciudadanía.

**PRESIDENTA:** Concejal Ati, ya vamos a verificar, el último reporte que me trajeron las personas de cabina es que estábamos transmitiendo por YouTube hasta donde empezamos.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Concejal Ati me informan aquí que su intervención alcanzó a salir por el canal hasta los 26 minutos, hace más o menos un minuto y medio, es que se cayó el servidor, están llamando para ver si reinician y si quiere pues esperamos un momentico para que nos informen.

H.C. ATI SEYGUNDIBA QUIGUA IZQUIERDO (continúa): Bueno, mientras me confirman que estamos al aire, me parece importante ir haciendo unas reflexiones, miren concejales yo creo que estamos en el marco de una pandemia y del calentamiento global que devela la profunda crisis económica y yo pienso que nuestra autoridad como pueblos indígenas no es una autoridad ambiental de papel, es una autoridad ambiental que nos da el haber vivido en armonía con la naturaleza, de hecho, la biodiversidad y los lugares más conservados de la tierra están en nuestros territorios, esto está asociado a un sistema de conocimientos, estoy hablando de las culturas, las cosmologías, el agua, de los planes de vida de los pueblos del buen vivir que se traduce en herramientas de planeación con participación comunitaria muy concretas, este país llamado Colombia su nombre ancestral es Caribá que significa tierra de agua y quiero saludar en la región Caribe a la Sierra Nevada, la Serranía del Perijá, el pueblo Yukpa último hablante de la lengua Caribe que vienen dando una lucha sin tregua contra este modelo económico extractivo por conservar los dos ecosistemas de agua más importantes de un caribe sediento.

También todo lo que es el Chocó biopacífico, toda la lucha de las comunidades locales, negras, indígenas por entender que su dignidad, su salud, sus derechos humanos dependen de los derechos del río Atrato pero no desde una ética utilitarista, antropocéntrica, no, el río es un amigo, el río es un hermano, somos pueblos y somos naciones del agua, ahora los pueblos de la Amazonía, la Amazonía hoy sujeto de derechos de instancias a unos niños que tutelaron su derecho también desde las futuras generaciones, más de cincuenta y cuatro pueblos que viven en ese hogar, la boa del origen, los ríos voladores que se conectan también con nuestros ecosistemas, la Orinoquía de donde se abastece el agua de esta Ciudad que es fundamental.

Nosotros no podemos seguir pensando y planeando la Ciudad de espaldas a todas nuestras relaciones ecológicas, ecosistémicas, desconocer otras culturas, cosmologías del agua, salir de esta retórica tecnocrática desarrollista implica también pensarnos el problema y las soluciones desde otro paradigma y en ese sentido, la

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

importancia de este enfoque biocultural que no separa las culturas de la naturaleza, nuestros ecosistemas son biológicos, son geográficos, son culturales pero hablamos de biocultura porque no hay una separación, es el occidente quien separó y en ese sentido, el río Yuma que es el nombre ancestral del río Magdalena significa el alma de nuestra tierra y el río Bogotá es un río hermano del río Yuma, el río Cauca, el río Medellín, Aburrá y todas estas aguas fluyen al mar Caribe, ese mar que presenta aún a nuestra madre mar del origen.


Entonces como pueblos y naciones del agua nuestra relación con el territorio pues tiene que ser vista también desde otra perspectiva, por eso yo creo que es muy importante que este Plan de Ordenamiento Territorial no solamente se quede en la perspectiva occidental tecnocrática y desarrollista que privilegia las estructuras funcionales de servicios sino que también incluya este enfoque biocultural para pensar un Pomca biocultural del río Bogotá, es allí realmente donde las comunidades tienen un papel importantísimo y tenemos Jurisprudencia ¿Cuál es la importancia de la Sentencia del río Atrato? Que nombra los guardianes del río, reconocen las comunidades, es que las comunidades locales, la cultura local es importante en la solución del problema y creo que eso le ha hecho falta al río Bogotá.

Hoy el Consejo de Cuencas tiene dos delegados de la comunidad que no tiene ninguna posibilidad de tomar decisiones ni de incidir en ese espacio institucional, y ¿cuál es la lógica institucional? Pues esta que vengo anunciando, una mirada corporativista de una gestión que reduce los atributos del agua meramente a una mercancía o a un servicio público, no, desde las comunidades reclamamos los atributos naturales y culturales del agua.

¿Todavía nada que se restablece?

**PRESIDENTA:** Concejal Ati me informan que ya están los dos canales funcionando, su intervención alcanzó a quedar hasta el minuto 26, usted tiene inicialmente pues 30 minutos, pero me avisa por favor si necesita un poco más de tiempo.

**H.C. ATI SEYGUNDIBA QUIGUA IZQUIERDO (continúa):** Gracias señora Presidenta, bueno la Sentencia del río Atrato a diferencia de la del río Bogotá avanzó significativamente en el papel que les otorga a las comunidades en torno a la

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

gobernanza territorial. Eso es lo que yo reclamo en este momento para el pobre río Bogotá que está solo a merced de una institucionalidad que lo trata como si fuera un canal, como si fuera una línea, no el río es serpentino, tiene sus meandros, tiene sus ecosistemas, somos nosotros los seres humanos, es el Estado, es el mercado el que se tiene que armonizar con el ciclo natural del agua y con los ciclos y procesos vitales de la naturaleza, tal vez sea mi manera de ver muy indígena la realidad pero es que el agua es un hecho natural no es una invención humana, no es un artificio, tiene memoria, tiene su cauce, somos nosotros los que tenemos que aprender a respetar.

Entonces quisiera realmente que la tutoría y la representación legal de los derechos del río Bogotá no dejara a las comunidades indígenas además originarias de este territorio, las comunidades muiscas, Bosa, Suba, Cota, Chía, Sesquilé que creo que han sido convidados de piedra en el marco de este Plan de Ordenamiento Territorial y en el marco de la región metropolitana, como guardianes de este territorio y si miramos por ejemplo, alguna normatividad desarrollada al respecto, el Decreto 4333 del 2011 reconoce que la reparación integral de los derechos territoriales incluye el saneamiento espiritual conforme a las tradiciones culturales y ancestrales de cada pueblo con criterio de las autoridades tradicionales de dicho saneamiento.


PRESIDENTA: Concejal Ati, permíteme un segundo, otra vez se cayó; el Facebook si siguió, mientras tanto hagamos registro por favor, Secretario.

SECRETARIO: Con gusto Presidenta.

Concejales ROLANDO ALBERTO GONZÁLEZ GARCÍA y MARTÍN RIVERA ALZATE.

PRESIDENTA: Vamos a hacer aquí un ajuste para que no tengamos que suspender, entonces la concejal Ati nos pide que pueda hablar uno de sus invitados y luego ella continúa.

H.C. ATI SEYGUNDIBA QUIGUA IZQUIERDO (continúa): Bueno, invito a Pablo Elías a que se dirija a los concejales y a la Administración como una voz de la Asociación de las personerías y que creo que es muy importante hoy que estamos en el Día de los Derechos Humanos, la voz de la Asociación de las Personerías, entonces Pablo Elías puedes tomar la palabra.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

SECRETARIO: Presidenta permítame para registrar a los concejales JULIÁN DAVID RODRÍGUEZ SASTOQUE y ADRIANA CAROLINA ARBELÁEZ GIRALDO.

H.C. JULIÁN DAVID RODRÍGUEZ SASTOQUE: Muy brevemente, estaba era radicando una tutela contra el Fiscal General de la Nación para que nos pueda dar respuesta de la denuncia penal que hicimos a dieciocho uniformados, altos oficiales de la Policía por la masacre que se cumple hoy un año de esa dolorosa tragedia que vició a Bogotá, por esa razón no me pude registrar en horas tempranas del llamado a lista. Muchísimas gracias Secretario.

SECRETARIO: Presidenta igualmente dejamos constancia que está conectado virtualmente el Director del IDPAC- Alexander Reina Otero como funcionario también citado a la presente proposición.


PRESIDENTA: Entonces le damos la palabra al señor Pablo Elías invitado por la concejala Ati, adelante por favor.

VOZ DE LA ASOCIACIÓN DE LAS PERSONERÍAS, Pablo Elías Rueda: Muy buenos días Honorable Mesa Directiva, honorables concejales, miembros de la Administración, mi nombre es Pablo Elías Rueda, estuve en el año 2008 en este mismo recinto cuando el concejal De Roux, Sanguino, López y Sáenz cuestionaron el saneamiento del río Bogotá, la Petar y la estación elevadora en la hacienda Canoas. Nosotros en Aso Personerías hemos venido acompañando a la comunidad, en especial tenemos el legado del Ingeniero Hernando Robles Villa quien identificó los elementos claves para el saneamiento del río Bogotá.

No sé si todos me están poniendo atención, voy a tener un muy corto tiempo entonces voy a señalar unos hitos, primer hito, el Ingeniero Hernando Robles Villa encontró junto con la Contraloría General de la Nación que la estación elevadora de Canoas causará detrimento patrimonial. Segundo, que en los escritos no se habla de saneamiento hídrico, se habla a veces de descontaminación.

Entonces hoy frente al POT y como ha señalado la citante a este debate, la concejala Ati Quigua, la determinante, la prevalencia de la cuenca del río Bogotá, el Ingeniero Robles la llamaba la Comarca del río Bogotá es la que determina su saneamiento. El



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

río es la corriente principal y lo que encontró el Ingeniero Robles es que existe el estrecho de Canoas que ustedes conocen como compuertas de Alicachín, entonces la Petar hay que hacerla en Charquito, encontró el ingeniero Robles, entonces yo invito a los concejales y a los funcionarios para que se haga la defensa jurídica del río Bogotá frente a una revisión que se debe hacer a la Sentencia donde el Magistrado Velilla impone construir unos pozos en la hacienda Canoas donde lo cual se está fragmentando, el ras de saneamiento básico implica que la elevación es parte de la planta, sin embargo se hizo en contrato aparte por la estación elevadora.

Entonces para concluir el río Bogotá estaría saneado, si la Empresa de Energía, la Empresa de Acueducto y la empresa de la ETB fueran un solo ente como ocurre en Medellín, hoy el río Bogotá estaría saneado, limpio. Para sanear el río Bogotá qué dice, qué encontró el ingeniero Robles, hay que hacer una planta para el río y una planta para las aguas de desecho de Bogotá, se habla que Bogotá genera 8 mil o 9 mil toneladas diarias de residuos sólidos pero genera 1.200 toneladas de desechos líquidos diariamente sin limpieza, entonces llamamos la atención que en el proyecto del POT no se habla de expansión de zonas de manejo y preservación ambiental ese término prácticamente se está borrando, sino se habla de expansión urbana, que el suelo es rural, urbano y de expansión, no entendemos cómo hay un sentido del tema de un suelo expansión.

Entonces voy a dejar acá el escrito que se trajo para este debate de la Gobernanza del río Bogotá donde lo que existía para los Muisca para el pueblo Muisca alrededor del río está vigente, corresponde que en esta Administración se hagan los correctivos necesarios que tienen que ver con una defensa jurídica de estos elementos. Pues dejo yo estos elementos fundamentales, llamando la atención a todas las bancadas del Concejo, desde Aso Personerías hemos dirigido informe sobre el programa de Gobierno de la actual Alcaldesa, hicimos un informe sobre el POT, sobre los elementos que deberían fundamentalmente para que se quite el término adecuación hidráulica, adecuación hidráulica implica cemento, concreto y se establezca es, restauración ecológica y paisajística, eso no ha sido posible y también, está por salir nuestra visión sobre el POT que pues ya sabemos que la estructura ecológica principal, implica la estructura de servicios, los tres componentes deben estar con relación al POT.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Finalmente, yo invito para que se ponga la acción de nulidad con relación a la ronda hidráulica, absurdamente se dice que la ronda hidráulica son 30 metros y no ha habido ninguna autoridad, ningún funcionario, ninguno que diga, oiga eso está mal en el ordenamiento jurídico no existe una ronda hidráulica que sea de 30 metros eso responde a cada río, no es lo mismo la quebrada Chiguaza que el río Bogotá. Entonces estas acciones que los únicos que las pueden emprender son los honorables concejales, la ciudadanía y la misma Administración que defiende los intereses de los bogotanos, hay que hacer estas acciones tan importantes.

Si tienen honorables concejales alguna pregunta puntual, yo voy a dejar el informe que traía para esta presentación para que todos los concejales lo conozcan directamente. Es un informe pues ahí está con número de folios para que por Secretaría se los hagan llegar.


Presidenta pues esta es mi intervención, no sé si la Concejala me quiera hacer algunas preguntas o algún Honorable Concejal o los miembros de la Administración presentes.

Muchas gracias, feliz día para todos.

PRESIDENTA: Muchas gracias a usted por su intervención.

Vamos a confirmar cómo estamos aquí con la transmisión, todavía no hemos tenido restablecimiento del canal ¿verdad? Entonces nos propone aquí la concejala Ati que en lugar de estar en receso pues hemos estado adelantando entonces que se puede hacer la interpretación musical ¿cómo se llama el artista?, es del doctor Krápula ¿verdad?

H.C. ATI SEYGUNDIBA QUIGUA IZQUIERDO: Sí bueno, yo quiero darle la bienvenida a David Jaramillo bajista del doctor Krápula y también aliado de la causa de los derechos de la naturaleza, tiene un colectivo, ley de origen y pues trae una ofrenda para este propósito de reconocerle los derechos al río, pero antes de cantar la canción pues a mí me gustaría que en nombre de la ley de arte para la tierra hicimos un álbum de veinte canciones que los invitamos a escuchar, participaron 52 artistas de nuestro país, dedicadas al agua, a la tierra, al aire, al sol, a los derechos de la naturaleza, se llama Abre Sierra, renace Bacatá y pues me emociona mucho que hoy pueda estar

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

aquí porque yo creo que hace falta más amor, hace falta más cultura, y noto que pareciera que en la escena política nos hace falta sensibilidad y nosotros estamos trabajando y unidos por una Ciudad más sensible al agua, trabajando en herramientas de planeación y políticas públicas para reconciliarnos con el ciclo natural del agua.

Entonces David me gustaría que nos dieras un mensaje, todos estos años de trabajo y nos contaras un poquito la historia de esta canción, él estuvo haciendo un recorrido por el río Bogotá con muchos colectivos también, entonces pues un mensaje aquí para los concejales y la Administración.

BAJISTA DEL DOCTOR KRÁPULA, David Jaramillo: Buenos días muchas gracias por la invitación Ati, a todos los concejales, a los miembros de la Administración para mí pues es un privilegio poder hablar hoy aquí o cantar que es lo que sé hacer, es cantar, llevamos 20 años un poquito más, recorriendo los territorios, dándole voz a los procesos de cuidado de la vida y como dice Ati, hicimos un disco en el año 2008 por la Sierra Nevada de Santa Marta y Bacatá por esa unión de ese pensamiento que cuida el agua, que cuida la naturaleza, el bosque y hoy estamos refrendando ese compromiso con los derechos de la naturaleza ojalá, con los derechos que se le otorguen al río Bogotá para que por fin sea descontaminado y por fin sea otra vez un tesoro de nuestra sabana de Bogotá.


Estamos también terminando un disco por los derechos de la naturaleza como dice Ati, artistas de todo el mundo y de Colombia están ahí cantando, pensamos que frente a la emergencia climática la única salida es que haya una Ley que reconozca los derechos de la naturaleza de nuestro país.

(Se escuchan las canciones del minuto 02.22.05 al minuto 02.27.37).

PRESIDENTA: Muchas gracias concejal Ati, muchas gracias a David por haber acompañado aquí esta Plenaria del Concejo y por compartir sus canciones.

Vamos a registrar concejales.

SECRETARIO: Con gusto Presidenta.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Llamamos al concejal DIEGO ANDRÉS CANCINO MARTÍNEZ.


PRESIDENTA: Concejal Ati, ya me informan que ya está restablecida la transmisión por todos los canales, entonces por favor, cuéntenos cuánto tiempo le restaría para poder cerrar su debate.

H.C. ATI SEYGUNDIBA QUIGUA IZQUIERDO: Gracias en diez (10) minutos termino.

PRESIDENTA: Perfecto concejal Ati, gracias.

H.C. ATI SEYGUDIBA QUIGUA IZQUIERDO (continúa): Bueno, el Decreto 4333 del 2011 pues ya está establecido reconoce lo importante que es el saneamiento espiritual, y yo quiero reivindicar nuestra relación sagrada con el agua pues hay todo un marco Constitucional, tratados internacionales, tenemos un Acuerdo, el Acuerdo 359 con los concejales que estuvimos en el primer período en reconocer que existen formas de ver y habitar el mundo distintas y que habitar de una manera respetuosa del agua, pues hace parte también de nuestra ciudad de Bogotá, en ese sentido pues quiero llamar la atención, el río es un bio indicador y la conciencia de una nación se refleja en sus aguas, en sus ríos y nuestros Mamos dicen que sanar el río Bogotá es sanar también la conciencia colectiva, así que tenemos que hacer un gran pago pero esto implica un cambio cultural y pues yo sé que este es un tema que no le llama mucho la atención a la concejala Lucía Bastidas y es una manera como le da usted la espalda pues a la voz del agua ancestral también en este territorio, entonces quiero decir también que en el marco de la Jurisdicción Especial para la Paz, la JEP reconoció en el año 2020 la naturaleza como una víctima silenciosa del conflicto armado en los territorios indígenas, Afro, Tumaco, Barbacoas y Ricaurte.

Fue precisamente una magistrada Arahuaca y quisiera pues decir que el río Bogotá es una víctima silenciosa de todos nosotros y también de nuestros modelos económicos, así mismo, he presentado en el Concejo de Bogotá un proyecto de Acuerdo para reconocer los ecosistemas estratégicos de Bogotá, como sujetos de derecho, con la participación de diversas comunidades. Esta iniciativa busca ampliar el ámbito de la participación de la ciudadanía a través de la creación de una red de guardianes y guardianas de la naturaleza, al igual que sensibilizar a la ciudadanía sobre los derechos de la naturaleza a través de espacios educativos con perspectivas


 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

interculturales y de ecología de saberes. Así mismo, estamos trabajando en una iniciativa del Acuerdo por el Buen Vivir en Bogotá que representa una reivindicación de los saberes ancestrales y las culturales originarias sobre el relacionamiento armónico y equilibrado y el cuidado de la madre tierra como una alternativa civilizatoria para superar las causas que nos han llevado al deterioro de la tierra, el sistema patriarcal capitalista y colonial.

La iniciativa de Acuerdo de Derechos de la Naturaleza ha contado con ponencias positivas del concejal Manuel Sarmiento, el concejal Carlos Fernando Galán y espero que si logramos convertirla en Acuerdo pues podamos avanzar también en una perspectiva biocultural en nuestra Ciudad y ojalá, con la viabilidad de la Administración, ¿Qué implican los derechos de la naturaleza? Un cambio en la concepción ambiental que está cimentada en un paradigma antropocéntrico, pero yo llamo la atención y creo que era importante que estuviera aquí la Secretaria de Planeación porque esto no se puede quedar como una parte de la exposición de motivos, de la retórica, de los discursos, no esto se traduce también en herramientas concretas de Planeación Territorial con participación de las comunidades, de eso se trata Bacatá Hidrópolis y yo creo que proponemos también la necesidad de revisar la epistemología ambiental ya que obedece a criterios de validación racionalistas y científicos que se han erigido como los criterios únicos de validación, trayectando consigo la exclusión de otras formas de ver, estar y relacionarse en el mundo.

Yo creo que este es un llamado a la bioética, realizar un giro bioético para transitar del paradigma antropocéntrico que ha conllevado a la separación, al despojo, a la destrucción de la naturaleza por el ser humano, hacia otros paradigmas como el biocentrismo, el ecocentrismo o el Cosmocentrismo que postulan la interconexión y la estrecha relación entre el ser humano y la naturaleza. Al sentipensar con la tierra lo cual quiere decir que el centro de la reflexión y de las prácticas del ser humano ya no giran en torno así mismo, sino en torno a la vida, entendida como una red interrelacionada, interconectada, interdependiente, interexistente, lo cual también implica el reconocimiento de los valores intrínsecos de la naturaleza, independiente de su utilidad para el ser humano, siendo la utilidad el criterio sobre el que se sustenta el modelo capitalista, neoliberal y desarrollista.


 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Este reto epistemológico, los derechos de la naturaleza implica transitar de la idea hegemónica de un solo mundo, hecho de un mundo globalizado capitalista patriarcal y colonial hace un mundo donde quepan muchos mundos, el pluriverso, en esta medida se pone en cuestión la violencia epistémica del conocimiento cientifista, tecnocrático y hegemónico hacia las cosmovisiones u ontologías relacionales de los pueblos, territorios sincronizados con la madre tierra, la ecología de saberes y la interculturalidad son perspectivas que contribuyen a la justicia epistémica, ambiental, social de nuestro país. Por eso el agua es el alma del Buen Vivir y desde la perspectiva económica los derechos de la naturaleza y el Buen Vivir se postulan como una de las alternativas al modelo desarrollista que le apuesta al desarrollo económico unidireccional, financiero, al patrón acumulacionista, al pensamiento tecnocrático y abastecer los países de materias primas a partir de prácticas extractivistas.

Este modelo planteado desde arriba como agenda verde ha conllevado a la devastación de los territorios y a la violencia contra las comunidades, de allí la urgencia de modelos alternativos al desarrollo, de donde emergen las voces de los pueblos como cuidadores milenarios de la tierra, social y cultural, los derechos de la naturaleza y el Buen Vivir son una alternativa a la crisis del modelo civilizatorio actual caracterizado por el antropocentrismo, la racionalidad instrumental, la noción del universo y la homogeneidad, la separación entre el ser humano y la naturaleza lo que ha llevado la pretensión de dominación de la naturaleza y su destrucción. Para transitar hacia modelos alternativos planteados desde abajo a partir de los saberes locales, ancestrales, históricamente silenciados que postulan principios de relacionalidad, de complementariedad, de correspondencia, de reciprocidad.

Parte de la unidad con la naturaleza, rompiendo con los dualismos, planteando el paradigma comunitario y el encuentro con otras luchas históricas subalternas para la reivindicación, como los movimientos indígenas, campesinos, feminismos, entre otros de allí, que el patrimonio biocultural es la diversidad biológica y cultural interconectada que está en nuestro río Bogotá, abarca desde semillas, paisajes, conocimientos, valores espirituales, transmitidos de generación en generación, la estructura integrada de patrimonios de este Plan de Ordenamiento Territorial no puede ser simplemente una mención formal, tiene que tener sustancia, tiene que tener forma de contribuir a la solución del problema.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

El patrimonio biocultural es fundamental para el bienestar de los pueblos, las comunidades locales y la sociedad en general, el paradigma biocultural es un símbolo de integración de la cultura con la naturaleza y la vida, que para la mentalidad instrumental moderna son irreconciliables, para nosotros no, el paradigma biocultural alude al reconocimiento de una matriz de fondo que integra y unifica a la cultura y a la naturaleza. En ese sentido, queremos invitar a que Bogotá desde Planeación no se siga pensando de espaldas a nuestra interconexión ecológica con todos nuestros ecosistemas, con toda nuestra cultura.

La sola concepción eficientista que es ampliamente insuficiente y antrópica se requiere minimizar las presiones antrópicas ocasionadas por el ser humano como las asociadas a las producciones económicas industriales aceleradas. Así la técnica resulta insuficiente si no se acude a la gobernanza plural comunitaria como herramienta de gestión de lo estructural que responde a la lectura del agua desde el territorio mismo y que en esta medida responde a la participación en las instancias de decisión frente a las complejidades y problemáticas socio ambientales, que se gestan desde lo local. Así tan solo en términos de sustentabilidad resulta fundamental incursionar en un proyecto de gestión del agua para la Ciudad que cuestione la lógica clientelar y vertical, que se piense desde lo comunitario las soluciones en conjunto con las apuestas técnicas de mediano y largo aliento, mujeres y agua, las lideresas defensoras de los cuerpos de agua y, en consecuencia, de sus propios cuerpos, somos agua.

Quiero hacerles reconocimiento a cada humedal de Bogotá que tiene una legión de mujeres protectoras en su historia, gracias a ellas, humedales como la Conejera, Córdoba, Santa María del Lago, Tibabuyes, Jaboque, el Salitre, la Vaca, Techo y Tibanica existen, y gracias a ellas podemos disfrutar de los valiosos servicios que nos prestan. No es para nada casualidad que, de los catorce humedales reconocidos en nuestra Ciudad, las líderes en al menos nueve de ellos han sido mujeres. En las raíces de los humedales o chucuas para las mujeres Muisca, la misma palabra encarna la esencia femenina de la vida, su significado es el de un pezón femenino de donde proviene el primer alimento del bebé y su vínculo más fuerte de vida en los chucuas la mujer Muisca iba a dar a luz aprovechando las gélidas aguas que facilitaban el proceso del parto, allí nacían los bebés muisca que eran engredados a Sia la diosa del agua dulce.




 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

El dominio de la naturaleza no humana se desarrolla en términos de opresión que parten de una lectura de la vida jerarquizada y binaria fundada en el sistema patriarcal que genera un nuevo otredad despreciada y subvalorada. Las mujeres hemos liderado los procesos de defensa de la naturaleza y en concreto del agua, bajo un mandato por la vida, el respeto y la protección del territorio, no solo en Colombia sino alrededor del mundo lo cual se remonta al papel protagónico que de manera histórica hemos jugado en términos del uso, cuidado, recolección, administración del agua. La relación de la mujer y el agua atiende a la misma relación intrínseca del origen mismo en la placenta y a propósito de las labores del cuidado toma una relevancia fundamental en tanto, la mujer encarna la economía del cuidado, que es también el cuidado del mundo para nosotras las mujeres indígenas y en ella redonda la apuesta por una política de la vida que es abiertamente contraria a la visión androcéntrica, imperante, intervencionista y desarrollista.

Por eso, defendimos que se incluyera un capítulo étnico en el Plan de Desarrollo de Bogotá, incluso un enfoque de mujer, género, familia y generación que hace parte de los acuerdos de paz, una mirada reparadora desde las cosmovisiones de las mujeres de la diversidad étnica y debería existir un capítulo también en el Plan de Ordenamiento Territorial para que todas estas visiones y trabajo del cuidado puedan ser parte también de la reconciliación de Bogotá con el agua. Pueblos étnicos y río, los escenarios de participación privilegian la voz institucional, silencian la voz de las comunidades indígenas y de las comunidades y de la ciudadanía.

La Sentencia del río Bogotá en la creación del Consejo Estratégico de la Cuenca Hidrográfica del río Bogotá, no contempló a las comunidades indígenas como un miembro específico, solo incluyó al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, departamento de Cundinamarca, a la Secretaría Distrital de Ambiente, a la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá, a la CAR, la Gobernación de Cundinamarca, el municipio del Colegio, al municipio de Cajicá y como invitados la Procuraduría General de la Nación y la Contraloría General de la República, es decir, esta es la mirada institucional a la que le ha quedado grande la recuperación porque el río cada vez está más muerto. Actualmente las comunidades indígenas participan en los consejos de cuenca alta y media a través de dos delegados, en cada uno de ellos del total de veintidós, el primero y veinte en el segundo, sin embargo, los consejos de Cuenca de conformidad con lo dispuesto en el Decreto 1640 del 2012, artículo 50 no

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

son una instancia de toma de decisión, sino que se limitan a aportar información, participar en las fases del Pomca o servir de espacio asesor en las fases del proceso de ordenación de Cuenca.

¿Dónde está la voz de las comunidades? ¿Dónde está la voz de las ciudadanías? ¿Dónde están los habitantes del río Bogotá? Queda relegada a una recomendación sin carácter vinculante desconociendo la relación ancestral y el patrimonio relacionado con el cuidado del territorio ancestral y el río, así mismo, el Consejo Estratégico de la Cuenca termina siendo un espacio con una lógica institucional donde las comunidades y nuevamente los habitantes y la ciudadanía no tienen ningún papel decisivo. Es hora de corregir estos equívocos y darle la participación a la gente. Necesitamos un cambio de paradigma, un cambio cultural y la institucionalidad en materia de agua y el manejo de los ríos es un nuevo respeto de las formas tradicionales de ordenación de los territorios desde otras cosmologías, significa entonces que este debate implica dar un paso y es cambiar la forma como el Estado está mirando y está tratando el río, los invitados del día de hoy que hablarán al final seguramente podrán expresar de vida voz lo que significa que esta lógica institucional que reproduce las relaciones sociales de dominio sobre la naturaleza y sobre los habitantes de la Cuenca tienen de cara pues a sanar el río Bogotá y a reconocerlo como un sujeto de derechos.


Muchas gracias señora Presidenta.

PRESIDENTA: Muy bien concejal Ati.

Entonces seguiría en el turno, el partido Centro Democrático, quisiera saber concejal Forero ¿cómo van a intervenir, usted como vocero me puede informar?

H.C. ANDRÉS EDUARDO FORERO MOLINA: Claro que sí señora Presidenta, mire partiría hablando la concejala Diana Diago, en segundo lugar, iría el concejal Jorge Colmenares, después iría el concejal Óscar Ramírez Vahos, el concejal Amín y yo cerraría, Presidenta.

PRESIDENTA: Muy bien entonces concejal Diana tiene usted el uso de la palabra, adelante con su intervención.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

H.C. DIANA MARCELA DIAGO GUÁQUETA: Gracias Presidenta quiero hacer una aclaración el concejal Papo Amín hablaría después porque creo que el concejal Colmenares no va a intervenir. Gracias.

Buenos días para todos los funcionarios de la Administración que están aquí en este debate y a las demás personas que asisten a nuestro debate de la oposición. Agradezco que proyecten la presentación.

Bueno, yo titulé esta proposición Bogotá líder en congestión vial y ¿por qué?, porque este debate como todos los debates que yo he traído al Concejo son llamados que hace la ciudadanía y a esa ciudadanía pues hay que escucharla y hay que llamar aquí a los dolientes en los temas y qué bien que el Secretario de Movilidad hoy esté muy atento a nuestro debate y como lo decía, los ciudadanos hoy están desesperados por las problemáticas no solamente de seguridad que son tan lamentables sino por la movilidad, trancones eternos, dificultades enormes para moverse en Bogotá y es triste que Bogotá sea la tercera ciudad con mayor congestión vehicular del mundo, esto está en el índice de tráfico TomTom del 2020 y pues Bogotá ocupa este triste lugar y en un recorrido promedio de 20 kilómetros un conductor en Bogotá se demora casi siete veces más en complementarlo que en cualquier otra ciudad y llama la atención que esta Administración nos tiene acostumbrados a muchos anuncios y a pocos resultados, porque ya llevamos veintiún meses de Gobierno y no hemos visto soluciones señor Secretario y la Secretaría de Movilidad para nadie es un secreto que ha tenido una parte muy importante del presupuesto y yo creo que el pretexto aquí no puede seguir siendo es que estamos en pandemia, la pandemia y sí la pandemia y claro que la pandemia cambió la forma de relacionarnos y sobre todo la forma de movernos, eso no es un secreto, pero yo creo que después de veintiún meses y de las nuevas realidades es hora de decirles a los ciudadanos ¿Qué vamos a hacer con el tráfico? ¿Cómo les vamos a mejorar la calidad de vida?, y los ciudadanos ya que está acá el Director del IDU y el Director de malla vial, el mal estado de las vías.

Vemos cómo por *twitter* nos denuncian a nosotros los concejales todas las vías en Bogotá como se encuentran y también pues preguntarles a ustedes ¿Qué plan tienen para solucionarle este dolor de cabeza a los ciudadanos? El año pasado yo cité este debate en el mes de octubre y prácticamente por el mismo motivo, pero vemos que a la fecha no hay avances y yo les pregunto a ustedes ¿Ustedes saben lo que están

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

pensando y viviendo hoy los ciudadanos, los bogotanos? Porque aquí les traigo unos testimonios de esa ciudadanía que padece Bogotá y como que no la escuchan, entonces yo quisiera que lo proyectáramos.

(Se escucha el video del minuto 2.49.10 al minuto 02.49.46)

Entonces como podemos ver señor Secretario, los ciudadanos hoy están desesperados y quieren respuestas y yo quiero aquí centrarme en las ciclovías temporales ¿Por qué? Porque considero que Bogotá pasó de tomar esas decisiones técnicas a tener decisiones emocionales, porque las ciclovías temporales para nadie es un secreto que han tenido muchísima improvisación, que esto era algo transitorio porque ustedes en la respuesta no lo dijeron, era transitorio pero hoy vemos que muchas quedaron ya establecidas y los ciudadanos se quejan porque primero no sienten que haya una coherencia con el Sistema de Transporte, bienvenida la bicicleta, claro que me gusta cómo no, pero también aquí hay que pensar en el equilibrio y en proteger tanto al peatón que utiliza el transporte público como al que tiene carro porque paga impuestos, paga también el impuesto a la gasolina, entonces aquí hay que buscar ese equilibrio y pues en pandemia fabuloso pero yo creo que ya estamos en una nueva realidad y qué respuesta le van a dar ustedes a la ciudadanía.

Yo quiero que me diga Secretario de Movilidad porque esto también lo pregunté en mi debate pasado y no tuve respuestas ¿Cuál fue el criterio técnico que tuvo la Secretaría para definir cuáles iban a ser esos corredores? ¿Dónde se harían? ¿Cuáles eran esas vías de mayor utilización para instalar esas ciclovías temporales? Y yo le hago estas preguntas ¿Por qué? Porque cuando uno revisa las respuestas de su despacho que entregan en los derechos de petición que elevo como Concejal de Bogotá, llama mucho la atención que no hay una rigurosidad en estos estudios y aquí lo ven en las respuestas, de pronto no se ve muy bien, pero hay puntos que me preocupan. Primero, ustedes dicen que el análisis se elaboró teniendo en cuenta el potencial en época antes de la pandemia, es decir, ustedes hicieron unos análisis en época de normalidad, entonces al tomar decisiones que no corresponden con la nueva realidad están afectando gravemente la movilidad de Bogotá y de los ciudadanos, ¿usted tiene claro el panorama que hoy vive la Ciudad señor Secretario? ¿Entiende las nuevas necesidades de movilidad?


 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Dos, no hubo ningún elemento técnico que respaldara esta decisión de incorporar estas ciclovías paralelas en vías principales, ¿midieron el efecto negativo en la movilidad general en la Ciudad? Porque ustedes inicialmente fijaron unas condiciones mínimas, carriles aproximadamente de 3 metros, segregadores y con la participación de un personal operativo, pero hoy vemos que no está, que no existe ¿Qué pasó con todo esto? ¿Usted se ha preguntado cuánto les cuesta la improvisación a los ciudadanos? ¿Cuánto nos costó por ejemplo ese carril de esos bicirreles temporales en la calle 13? Esta Administración es muy incoherente porque una vez que instalan todo el sistema de ciclovías temporales después dicen, no, la vamos a levantar, yo me pregunto, valió la pena gastar tantos recursos para dejar el 30% de las ciclovías temporales ¿Por qué tanta improvisación? ¿Cuál es el afán? ¿Por qué hoy Bogotá no ha adelantado un estudio juicioso de flujos de tráfico para cada corredor?

Ahora, lo que dicen los órganos de Control nos tiene que preocupar ¿Por qué? Porque ya se han pronunciado al respecto y la señora Alcaldesa salió hace dos semanas muy feliz haciendo anuncios en los medios de comunicación como a ella tanto le gustan, sacando pecho por la gran obra de la calle 13, pero se le olvidó contarles a los ciudadanos que su falta de planeación le costó a la Ciudad y le costó mucho. ¿La Contraloría qué dijo en su momento? Uno, deficiencia en la planeación y coordinación entre el IDU y la Secretaría de Movilidad, se ejecutaron contratos sin registros documentales en la etapa de planeación y así se ejecutó y se identificaron afectaciones graves económicamente, ambientales, urbanísticas y de espacio público y de seguridad y después qué dijo la Personería, escúcheme esta cifra Director del IDU y señor Secretario de Movilidad, 1.400 millones de pesos se gastaron en el año 2020 para adecuar la ciclovía temporal y en diciembre se dan cuenta que es un inconveniente y se contrata la misma ciclorruta pero en el andén por otros 1.400 millones de pesos, prácticamente 3 mil millones de pesos que hoy los bogotanos se preguntan qué pasó y dónde están y la falta de planeación pues es evidente y esto le costó el doble a la Ciudad.

Ahora ¿Quién responde? ¿Quién les responde a los ciudadanos por la falta de planeación? ¿Quién les responde a los ciudadanos por estas decisiones emocionales y poco técnicas? Y ahora qué quedó, ¿Qué les quedó a los bogotanos? Hoy la gran realidad de estas ciclovías temporales es que primero sobreviven, pero no están atendiendo las necesidades de los usuarios, se nos olvida que los sectores populares,

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**


estratos 1, 2, y 3 son los que más reportan estos viajes, el 90% de los viajes corresponden a este sector y no hay ciclovías temporales ni buenas ciclorrutas para estos, entonces qué les decimos a los ciudadanos, yo creo que estuvo equivocado hacer esfuerzos sin atender estas necesidades. Hoy necesitan esos ciudadanos esas ciclorrutas y nos dicen por ejemplo en la avenida de las Américas, la autopista Sur, la avenida Suba, la avenida 1º de Mayo que hoy falta delimitación, hay cero seguridad, cero atractividad y no atienden con la normatividad del Ministerio de Transporte.

Entonces Secretario de Movilidad ¿Qué va a pasar con esas ciclovías que siguen operando pero que no cumplen? aquí lo vemos, mire, miren cómo están esas ciclovías, que no cumplen con la normatividad ni generan bienestar a los biciusuarios.

Ahora, otra cosa que me llama mucho la atención es que la señora Alcaldesa se ufana de ir a la calle, de hablar con la ciudadanía, de buscar la participación, pero nosotros no vimos que se socializara esto con los ciudadanos y pues como ustedes de pronto a veces no recorren la Ciudad como de pronto la recorremos nosotros y les traigo este videíto para que conozcan lo que viven hoy los ciudadanos con estas ciclorrutas (se escucha el video del minuto 02:56:37 al minuto 02:57:13).

Entonces señor Secretario mire usted lo que viven hoy los bogotanos que no tienen otra opción o que no quieren y están absolutamente decididos en movilizarse en bicicleta, yo creo que ya después de veintiún meses de Gobierno ya era justo que por lo menos esto se solucionara y tuvieran una coherencia con su discurso institucional. Ahora, otro tema que preocupa, que nos duele a los ciudadanos, otro triste título que tiene la Ciudad: Bogotá, Capital ciclista de la muerte, los hurtos señor Secretario de Seguridad qué bueno tenerlo aquí, accidentes de tránsito y los conductores homicidas han obligado a los ciclistas a armarse para defenderse, es decir que hoy los bogotanos tienen que utilizar la justicia por su propia mano para hacer lo que el Estado no hace, lo que la institucionalidad no ha logrado responder y también lo denuncié en el debate del mes de octubre pero pues el Secretario de Seguridad por obvias razones no estaba, estaba el doctor Hugo Acero y vemos que no avanza, que la problemática en seguridad con los biciusuarios es lamentable y que no hay una política radical, una política que entienda a todos los sectores y a mí me preocupa que esta Administración le encanta invitar a todo el mundo a montarse en la bicicleta pero si ustedes no son



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

capaces de asegurarles los mínimos y el mínimo de seguridad pues va ser muy difícil y las cifras no mienten, aquí están.

Este es un comparativo que hicimos con mi equipo de las respuestas que ustedes nos allegaron, en el año 2020 en el primer semestre se reportaron 5.534 casos de hurto a bicicleta y este año para el mismo período 5.731 casos, eso sin contar los que no registran, es decir, aumentó en un 4% y hay siete localidades señor Secretario de Seguridad donde se incrementó el hurto en una forma alarmante, San Cristóbal 75% más; 75% más; Santa Fe, 67%; Mártires 43% más; Teusaquillo con un 15% más; Usme, Bosa, Barrios Unidos con un incremento del 6%; es decir, que contando de enero del 2020 a corte de julio de 2021 van 16.034 ciudadanos que les robaron la bicicleta sin contar los que no denuncian, entonces yo le pregunto aquí al Secretario de Seguridad ¿Qué estrategia ustedes tienen para combatir este delito? ¿Qué estrategia tienen ustedes para que las personas que cada día van a ser más que montan en bicicleta pues no pierdan la vida por una de estas?

Yo quiero hacer esta reflexión cómo es posible que en Bogotá un ciudadano siga perdiendo la vida por una bicicleta, miren estos son los titulares de todos los días, todos los días en Bogotá vemos se robó la bicicleta, le dispararon, el arma blanca, lo apuñalaron, esto es lo que le están dando ustedes a los bogotanos, ahora lo peligroso y lo triste es que ya no roban solamente sino que primero matan para poder después robar y la Secretaria de Seguridad dice en su respuesta, dice que se destinaron 559 policías para la protección de 84 kilómetros de ciclovías temporales, eso significa más o menos 6 policías por kilómetro, no sé si esta estrategia sea lo suficientemente agresiva y pertinente para atacar los problemas que esto incluye, yo creo que aquí nos falta entender la problemática en su conjunto y yo le pregunto también al señor Secretario de Seguridad ¿Ustedes que van a hacer para desestimular la venta ilegal de bicicletas, el mercado negro? Ya se están adelantando procesos de extinción de dominio a estos bienes, a estos inmuebles donde se realizan estas actividades ¿Cuántas bandas se han desarticulado? Los ciudadanos quieren respuestas y el Plan de en Bici nos Cuidamos, yo quiero decirle señor Secretario de Movilidad, aquí, ustedes tenían proyectado 1.535.640 bicicletas registradas y hoy solo se han registrado 125.718 bicicletas, es decir un 8%, un 8%.




 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Saben dónde están los delincuentes, sabemos los horarios, el horario en que más roban bicicletas en Bogotá es en la madrugada y en la noche y el día que más roban es el miércoles, saben dónde están los puntos críticos, ¿Qué están haciendo para mejorar la seguridad en estos sectores? Ahora, preocupa que en el paro los vándalos también utilizaron como barricadas los conos, los maletines, las colombinas y también lo utilizaron para dañar a la Fuerza Pública, más de 17.600 elementos, se perdió el 93% de los conos y el 52% de los maletines y el 79% de las colombinas y ¿Quién va a responder por esto? ¿Quién responde por la reposición de esto? ¿Hay algún seguro? O eso también tiene que salir del bolsillo de los bogotanos, entonces señor Secretario de Movilidad y señor Secretario de Seguridad, aquí se necesitan estrategias conjuntas y claras, sin luminarias, sin Policía, sin conexión con la ciudadanía, sin contar con esos colectivos de bici usuarios, va ser muy difícil garantizar la seguridad y ahora con la seguridad vial que hay si en estos días se incrementaron en un 38% pasamos de 160 a 221 entre el primer semestre del 2020 y 2021, ya no estamos en pandemia, o sí estamos en pandemia pero la gente sale y tienen que seguir su vida normal y ¿qué estamos haciendo por asegurar...Esto es preocupante, es preocupante y las vías también tienen mucho que ver con esto Director de Malla Vial y Director del IDU porque los ciudadanos no cuentan con buenas vías para moverse y para esquivar el hueco, pues termina en una tragedia y los adultos mayores como siempre lo he dicho aquí son los que más sufren con esto ¿Dónde está la Secretaría de Cultura? ¿Cuál es la cultura ciudadana que se está tejiendo alrededor de esto? no existe, no está cómo sería de bueno que el Secretario de Cultura algún día nos dijera que lleva haciendo estos veintiún meses en Bogotá porque no se ve, cero, no aparece no existe, no existe.

Bueno ya para ir finalizando y darles paso a mis compañeros a mí lo que me tiene muy preocupada y es que cuando uno revisa la contratación en las entidades, pues uno se está dando cuenta que aquí no hay planeación y esa planeación le va costar caro a la Ciudad, señor Gerente del IDU yo he tenido conocimiento de un par de contratos, el contrato 1024 del 2020 inició el 8 de julio, el cual tenía por objeto suministrar elementos de seguridad para la adecuación de ciclорrutas, para mis compañeros y para los que me están viendo son esas cositas grisesitas en cemento que le facilitan la vida a los biciusuarios y que les asegura...ese contrato tuvo un costo inicial de 1.262 millones de pesos y resulta que después se incrementó en 250 millones de pesos y se prorrogó por 60 días, pero llama muchísimo la atención que en el documento de la modificación se incluye el suministro e instalación de anclajes para

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

las barreras de ciclo vía, para explicarles a mis compañeros esas barreras grisesitas en concreto que son tan pesadas no siempre necesitan esa instalación de anclajes y bueno, fueron contratados para la famosísima improvisada ciclorruta de la calle 13.

Pero curioso señor Gerente que, en el documento técnico inicial... en la página 19 dice claramente en su estudio técnico, elemento no requiere resistencia, entonces si ustedes en el inicio de la contratación dijeron con claridad no requiere anclaje, elemento técnico para después hacer un Otrosí un documento modificadorio para los que no saben, no entiende qué significa un Otrosí y realizan una adición de 250 millones de pesos.

Ahora, en el estudio de mercado de este mismo contrato hay dos cotizaciones una de Manufacturas de Cemento Titán, que dice que eso equivale a 331 millones y Postes Medina dice no, por 648 millones de pesos esas fueron las cotizaciones y con estas diferencias tan grandes de valor, yo le pregunto señor Gerente si Postes Medina dio alguna explicación sobre a mí modo de ver una situación de precios artificialmente bajos, porque cómo usted va a presentar o sea en su estudio de mercado usted hace una cotización de 1.300 millones y después pasa otra por 648 millones entonces ¿Qué fue lo que pasó ahí?, yo quisiera saber, yo quisiera saber porque usted sabe que esa diferencia tan abismal a qué obedece, yo creo que eso es un tema que también los entes de Control tienen que mirar como con lupa y con mucha tranquilidad. Ahora, hay otros dos contratos que también me generaron cierta curiosidad, el contrato 1022 y el 1023 del 2020, resulta que tienen casi prácticamente yo diría el mismo objeto, Director del IDU, se suscriben casi al mismo tiempo ¿Por qué no se hizo una licitación grande para suplir la necesidad si tenían el mismo objeto?

Me causa mucha curiosidad, respetado Director porque acuérdense que su Alcaldesa en la consulta anticorrupción decía, la licitación debe ser la regla, entonces yo creo que aquí hay que ser coherentes pues con los postulados con los que llegaron al poder ¿No? y aquí al Secretario de Movilidad pues también tengo como otra cosa que encontramos que también preocupa y es que evidentemente en la pandemia como todo el mundo lo sabe los niños no estuvieron en la presencialidad ¿Por qué? Pues porque estuvieron en la casa, la virtualidad fue la regla y hay un proyecto de su Secretaría que es el Proyecto 7576 y tiene una meta clarísima que es realizar tres millones de viajes de acompañamiento a niños, niñas y adolescentes de los colegios


 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

distritales y para el 2020 pues cuando uno revisa, ahí usted lo puede ver dice que se ejecutó en el 105.31% en pandemia y yo me pregunto cómo fue eso, o sea, ¿cómo logramos el 100% de ejecución cuando los niños estaban estudiando desde sus casas?, cuando no había al colegio en bici y hay tres contratos de prestación de servicios de una muestra que sacamos en ese sentido y que tienen clara relación con el objeto del proyecto al Colegio en Bici y resulta Secretario que informan, reportan cumplimiento pleno de las obligaciones, entonces no sé cómo fue esto, y esas obligaciones se refieren a las actividades operativas de acompañar los viajes en bicicleta de los niños.

Entonces si los niños estaban en su casita estudiando virtualmente señor Secretario, ¿Cómo fue ese acompañamiento al colegio en bici?, ¿cómo fue y cómo se cumplió en un 105.31% la meta? Me quedan dudas, me quedan dudas, entonces esperaré atentamente las respuestas sobre todo en los temas descritos, gracias porque en verdad, estos detallitos generan curiosidad, y para concluir, ya llevamos veintiún meses de este Gobierno tan horrible que nos tiene la Ciudad en un caos terrible y si ya somos la tercera ciudad con mayor caos vehicular no demoraremos en ser la Ciudad con menor movilidad del mundo señor Secretario y aquí no vemos avances en la Política de Movilidad, lo único que avanza a media marcha señor Director del IDU, son las obras que quedaron en ejecución y esas obras son de la Administración pasada ¿No? porque esta Administración digamos que no le hemos visto en tema de obras qué es lo que propone y lamentable que en Bogotá se dejaron de tomar decisiones técnicas por tener decisiones emocionales y por cumplir cálculos políticos, hemos perdido tiempo valiosísimo para realmente planificar, para estructurar proyectos de gran envergadura que reactivarían económicamente la Ciudad pero sobre todo, responderle a esos ciudadanos que hoy nos buscan y nos dicen por favor, ayúdenos, hagan algo, estamos desesperados no tenemos calidad de vida y lo peor, es que ya los entes de Control empiezan a levantar investigaciones, hallazgos fiscales, disciplinarios y posiblemente penales y quién va a pagar esta falta de planeación, pues los ciudadanos y de dónde, de los bolsillos.

Hay que buscar el equilibrio señor Secretario de Movilidad le pido ese favor, pensemos no solamente en los que usan la bicicleta, pensemos en el que monta en el bus, el que tiene su carrito, es que tener carro no lo hace a uno rico y también pensemos en esos adultos mayores que hoy sufren por esos siniestros viales, que tienen que ir al médico,

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

que tienen que ir de pronto a la casa de sus hijos para visitarlos y no tienen garantías y otra cosa, Bogotá sigue muy corta en temas de infraestructura de ciclo parqueaderos y esto no está respondiendo a la lógica de este Gobierno, bicicleta, bicicleta, bicicleta pero no les estamos dando las herramientas y eso también impacta la seguridad señor Secretario de Seguridad, porque no tener sitios seguros pues va ser mucho más fácil que los delincuentes sigan haciendo de las suyas y ya para terminar ahora sí, la seguridad se salió de las manos de la Jefe de la Policía, la que iba a hacer temblar a esos delincuentes pero hoy están temblando de la risa y los ciudadanos no encuentran respuestas, ya es hora que se ejecuten las estrategias y aquí estamos esperando el Plan de Seguridad que ustedes tienen para lo que queda de este Gobierno.

Aquí necesitamos firmeza para combatir el crimen, la mano firme, eso le hace falta a esta Ciudad y también mucha inteligencia para desarticular esas bandas delincuenciales que tienen cansados a los ciudadanos, que están cobrando no solamente vidas sino bienestar, aquí estaré muy atenta a escuchar las respuestas que les vamos a dar a los ciudadanos.

Muchas gracias señora Presidenta.


PRESIDENTA: A usted concejal Diana entonces continúa en el orden el concejal Papo Amín, me están informando entonces que continuaría el concejal Papo adelante entonces concejal Humberto Amín.

H.C. HUMBERTO RAFAEL AMÍN MARTELO: Presidenta me dicen que hay micrófonos abiertos en la virtualidad, por qué no verifican eso y continúo yo en el orden, dado que el colega Colmenares no va a intervenir, después sigue el colega Óscar Ramírez y después cierra el colega Forero.

PRESIDENTA: Perfecto concejal Humberto.

Entonces Secretario verifique por favor que no haya micrófonos abiertos en la virtualidad que interrumpan la sesión.

Bueno ya están cerrados todos los micrófonos entonces adelante Concejal.


 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

H.C. HUMBERTO RAFAEL AMÍN MARTELO: Gracias Presidenta por el uso de la palabra, a todos los colegas y a los que nos acompañan hoy en este debate del sector Movilidad tan importante, no. Voy a comenzar por el tema de las ciclorrutas que también tocó mi colega Diana, realmente este tema no es fácil en Bogotá y sobre todo cuando estamos de acuerdo con el fomento de alternativas de transporte limpio, saludable y eficiente, hay variables que de verdad debemos tener en cuenta como son la seguridad de las personas, los bienes de las mismas, las inversiones económicas y también el costo beneficio de los impactos de las ciclorrutas en la movilidad de los bogotanos, que me parece muy importante y al respecto quiero hacer unas pequeñas anotaciones. A mí me preocupa Secretario que el último diagnóstico que hay hoy de las ciclorrutas con información específica sea con corte a julio de 2018, de verdad que yo quisiera saber en qué van esos 280 kilómetros de construcción de ciclorrutas que están para este cuatrienio como quedó a cargo en el Plan Distrital de Desarrollo del IDU que tiene 224 kilómetros por parte del IDU y la Secretaría de Movilidad 56.

Solo por colocar un ejemplo; tenemos la famosa ciclorruta de la calle 13, realmente como hablaba ahorita la colega Diana donde hemos visto temas como el reversazo que le tocó dar a la Administración para el paso de bicicletas que iban por el centro del carril Oriente Occidente a comienzos de este año y sobre el cual ahorita conocemos en una reciente denuncia de la Personería, la cual encontró improvisación e irregularidades entre las carreras 135 a la 100 de esa ciclorruta y la cual tuvo un valor superior a los 2.757 millones, entonces a mí me preocupa realmente que con este tema de las ciclorrutas es que no vemos que este tipo de alternativas tengan realmente un impacto directo en la cantidad de vehículos que circulan ni en los tiempos de desplazamiento y ojalá, ojalá de verdad que la Administración me lo aclarara, no veo al Secretario de Movilidad me gustaría que de verdad, ah, no lo había visto está enfocado acá, no había visto que estaba de pie Secretario, a mí me gustaría que me aclararan con cifras reales, si realmente las ciclovías sí están impactando el tiempo de desplazamiento de los vehículos.

Yo quiero colocar un pequeño video donde no solamente evidenciamos la congestión vial que generan las ciclorrutas sino también como decía mi colega Diana Diago, la falta de señalización y los peligros que estas ocasionan. Solas esas ciclovías, bastante solas Secretario, uno diría ¿Es necesario tener ciclovías solas y las vías completamente congestionadas? Entonces ahí le dejo esas inquietudes Secretario, a

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

eso quiero sumarle también una cosa, aprovechando que está acá el Gerente de la Empresa Metro, el caos que vamos a tener con las obras del Metro de Bogotá, yo quisiera de verdad preguntarle ¿Cómo van a operar el Plan de Manejo de Tránsito para la ejecución de esas obras? ¿Cómo se va hacer si hoy no tenemos obras de Metro y mire el tráfico monumental que vemos hoy en Bogotá? Bogotá colapsó, Bogotá colapsó ya en el tráfico, pero voy a dejar ahí y voy a pasar a un tema que para mí es muy importante ya que en campaña yo estuve muy de acuerdo en que no se hiciera Transmilenio por la Séptima y por eso apoyé el famoso corredor verde de la Séptima pero cuando uno empieza a estudiar y analizar un poco lo que conocemos del POT ese borrador de proyecto, realmente vemos que se tienen proyectadas treinta y dos corredores verdes con diferentes momentos de implementación, estructuración y así me lo respondió en un derecho de petición la Secretaría de Movilidad. Supimos que se tiene pensado hacer corredores verdes en la calle 32 que es el Park Way, en la calle 53, en la calle 72, en la carrera Séptima al sur de la calle 24, en la calle 140 y ojalá, me contara cuáles más Secretario porque hablan de treinta y dos y los que me informaron fueron muy pocos.

Y como todos sabemos lo que nos contaron aquí en el Concejo realmente del corredor verde de la carrera Séptima era que iba a ser el primer eje de todos los cambios que se esperan obtener con una visión de Ciudad priorizando el peatón, la micro movilidad y los modos sostenibles de transporte, nos han dicho que se necesitan 419 predios para el tema del corredor verde Secretario, de los cuales ya se han adquirido 192 de los 304 que se necesitan que creo que necesitaban comprar, entonces yo quiero saber una cosa Secretario ¿En qué va y para cuándo se tiene presupuestado la adquisición de los 112 que son la diferencia? Y ¿Cómo van las cesiones del Distrito de los 115 predios restantes? Yo creo que es bien importante que nos cuente eso porque recuerdo que cuando estuve en la reunión del POT con la Alcaldesa me dijo que ya el corredor verde de la Séptima estaba listo y que próximamente iba a ser una realidad.

Eso sin tener en cuenta que en un derecho de petición que le hice al IDU me responde textualmente: “(...) es importante tener en cuenta que en atención a las consideraciones de la Personería delegada para la Movilidad y la Planeación Urbana de nuestra Personería aquí en Bogotá, el Instituto de Desarrollo Urbano suspendió los trámites de adquisición de 86 predios -Director- de los cuales 44 ya contaban con oferta de compra firme y 42 de los predios se encontraban sin ofertar; entonces la Alcaldesa



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**


cómo nos dice que ya eso está listo cuando vemos que todavía hay predios que no se han terminado de resolver para su adquisición, me gustaría que me aclarara eso y a mí me quedan muchas dudas al respecto y voy a aprovechar que está ahí buen quórum acá por parte de la Administración para que me respondan y es ¿Para cuándo y cómo se tiene pensada la integración del corredor verde con la troncal 68 y la primera línea del Metro según los estudios realizados en el 2020?

¿Cómo van a manejar el tema de la tala de árboles para la adecuación de este y otros corredores verdes? No olvidemos que hace poco el Juzgado 49 Administrativo decretó medida cautelar para suspender trabajos de tala de árboles sobre la avenida 68 para obras de Transmilenio. También sería bueno que nos aclararan en qué consiste y cómo funciona esa llamada herramienta de modelización macroscópica de transporte, yo creo que aquí ningún compañero debe tener muy claro qué es eso, yo lo digo porque esta arroja unos resultados de distribución de flujos de viajes de transporte público que en teoría sirvieron como insumo para la formulación de los parámetros operacionales del corredor verde de la Séptima pero a mí la verdad no me queda claro cómo funciona esta maravilla de la que nos habla el Distrito.

Pasando a otro tema, voy a hablar de la malla vial en donde a una respuesta a una proposición del mes pasado, el IDU informó a esta Corporación que la condición general del pavimento del subsistema vial es mala en un 16.6%; regular en un 38.4% y buena en un 45%, también evidenciamos que 6.131 kilómetros de malla vial local, en menos de una mitad se encuentra en buen estado, casi la tercera parte en estado regular y casi una cuarta parte en mal estado, cuando hablamos de la misma manera de la malla vial arterial e intermedia se encuentra en regular y mal estado y preocupa aún más la malla vial rural que está mucho peor y para concluir en este tema, quiero tocar algo muy importante y es los siniestros viales que se han ocasionado en Bogotá por los famosos huecos de Mario Hernández de los que tanto habló en su momento. En una respuesta a derecho de petición que formulé a la Secretaría de Movilidad me indican que en el año 2020 se registraron 6 muertos y 137 heridos y para el 2021 con corte al 9 de agosto ya se registró un muerto, 92 heridos en donde los principales lesionados son los motociclistas.

Entonces Secretario yo le pregunto ¿Cómo desde el sector Movilidad se está trabajando para que no se presenten más estos siniestros viales con víctimas fatales?



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

O heridos asociados a este mal estado de la malla vial y también quiero manifestarle a esta Corporación una preocupación frente al manejo de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial. En el último informe de Auditoría de 2020 la Contraloría de Bogotá reportó 45 hallazgos administrativos; 39 hallazgos disciplinarios y como si fuera poco, 6 hallazgos de tipo fiscal por más de 7 mil millones de pesos, ojalá también nos aclararan esto.

Voy a pasar a otro tema para que hablemos de la adquisición de los predios para la primera línea del Metro de Bogotá y las ampliaciones de Transmilenio. Este tema me preocupa particularmente y no quiero desaprovechar esta oportunidad en el debate y la presencia de los funcionarios y los voy a contextualizar un poco en el tema, las diversas solicitudes formales realizadas por mi equipo de trabajo, por mi oficina hemos podido comprobar que Bogotá necesita al menos 1.421 predios para el desarrollo de la primera línea del Metro, de los cuales la Empresa Metro como tal se encuentra gestionando la adquisición de 1.016 predios y el IDU creo que en el marco del convenio de gestión predial integral el 1021 del 2017 se encuentra gestionando la adquisición de otros 45 predios y me surgen los siguientes cuestionamientos ¿En qué van esas adquisiciones Director? ¿Cuántos se han adquirido a la fecha? Y los que ya se han adquirido cómo se están administrando y quién los está vigilando, lo digo porque me han llegado quejas de la ciudadanía, le voy a dar un ejemplo, tenemos la situación de tres lotes ubicados en las inmediaciones de la calle 38 D Sur con avenida Ciudad de Cali adquiridos para la extensión y ampliación de la avenida Ciudad de Cali para el Transmilenio donde me contaron que los lotes están siendo utilizados como baños públicos, duermen personas en ellos y también se utilizan como botaderos de basura.

Pasando a otro punto para la Empresa Metro en respuesta a derechos de petición también me han informado que la forma en que se están adquiriendo estos predios es a través de la figura de la enajenación voluntaria, usted me lo aclarará Director, eso creo que se está utilizando en primera medida y tengo entendido que no es más que otra cosa que llegar a unos acuerdos con los propietarios con el fin de no tener que llegar a la expropiación administrativa, pero mire Director, lo curioso es que analizando los diversos documentos y el articulado del borrador del POT que hasta ahora como lo conocemos, vemos que el mecanismo preferente en la adquisición de predios es la expropiación administrativa y no es enajenación voluntaria, entonces yo quisiera que la Administración me diga si realmente al aprobar este POT de llegar a ser aprobado

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

o de ser declarado por Decreto por parte de la Alcaldesa, se van a acabar esas negociaciones voluntarias ¿Bajo qué criterio se le dio prioridad a una o a la otra? Y como último punto de los temas que voy a tocar, voy a hablar del pico y placa solidario.

Aquí vemos realmente cómo la semana pasada el Secretario Nicolás Estupiñán con bombos y platillos anunció las nuevas medidas sobre la operación de ese pico y placa solidario, observamos realmente cómo anunciaron esas nuevas posibilidades de pago para obtener este beneficio que en teoría es, Secretario usted me lo aclarará, que es para que los bogotanos no compren un segundo carro y que además se contribuya con la movilidad sostenible ¿Cierto? Pero Secretario a mí me parece que esto es un engaño realmente tener uno o dos carros no es el problema porque en la práctica la persona siempre va a andar montado en un carro, contaminando y congestionando vías independientemente de que exista pico y placa solidario o no porque igual la persona si no tiene un carro va a tener dos y yo creo que no vamos a llegar realmente a cumplir ese objetivo.

Con mi equipo de trabajo me puse hacer una simulación de los cobros por día Secretario y de los cobros mensuales, logramos determinar que lo mínimo que se debe pagar son 51.700 pesos sin importar la característica del vehículo y que incluso puede llegar hasta los 85.399 a medida que uno va jugando con esas características y en los pagos mensuales las cifras van desde los 413.200 hasta los 681.800, pero analizando este tema me quedan varios cuestionamientos Secretario, y le pregunto ¿si se tuvo en cuenta la destinación y el uso de los vehículos para evitar la contaminación? Realmente si se tuvo eso en cuenta Secretario ¿Quiénes pueden pagar esas tarifas Secretario? ¿Se pensó en quién utiliza su carro para trabajar Secretario? ¿Hay estudios que soportan estas medidas que si lleguen a mejorar la velocidad promedio de desplazamiento? Yo creo que hay que tener en cuenta que Bogotá es una de las ciudades más congestionadas del mundo si no me equivoco.

¿Cómo se determinaron estas tarifas Secretario? ¿Se tuvo en cuenta la caracterización de usuarios para el acceso a esta posibilidad? Y esta pregunta Secretario que me parece muy importante y es ¿Cómo se va a controlar el uso del carro, del carro compartido? Si las personas realmente no se montan ni se bajan en el mismo lugar ¿Cómo se va a vigilar eso Secretario? Y para finalizar Presidenta mi intervención voy a tocar dos puntos, realmente uno tiene que ver con el POT y aquí

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

les voy a mostrar estas imágenes, se van a modificar los perfiles viales como muestra esa imagen que tengo ahí pasando de seis carriles mixtos a tres donde solo quedaría uno para el uso de carro particular, uno para el SITP y un último para ciclorruta, si esto es real Secretario a mí sí me gustaría que me explique las razones y los estudios que soportan realmente este cambio.


Y el último punto para finalizar creo que se nos fue el Secretario de Seguridad, ah, no acá lo veo sentado, se fue de la mesa principal, Secretario yo quiero aprovechar su presencia para que vea este video con el que voy a finalizar, miren este video, esto es del día de hoy Secretario, mire Secretario Nicolás también me parece muy bien que lo vea no que se quede ahí mirando hacia abajo Secretario, miren, miren cómo transita una persona y miren lo que sucede, pareciera que es un angelito el que va caminando ¿Cómo se le llevan la bicicleta a este pobre cristiano? Eso no es justo Secretario, Secretario usted lleva más de dos meses posesionado en el cargo de la Secretaría de Seguridad y realmente no vemos ninguna acción contundente por parte suya Secretario, es hora que de verdad se muestren resultados ¿Cómo les piden a los bogotanos que anden en bicicleta? Miren lo que sucede Secretario, eso es muy triste Secretario, de verdad haga algo por la seguridad de los bogotanos, ayer vimos también cuántos desmanes en Suba, vimos desmanes en la localidad de Bosa yo creo que es justo, es justo que los bogotanos de verdad tengamos seguridad, no podemos pedirles a los bogotanos anden en bicicleta si esas son las consecuencias, no podemos ser incoherentes de intentar crear muchas más ciclorrutas si realmente no se les da seguridad.

Esto es una responsabilidad bastante grande la que usted tiene Secretario, después de dos meses no hay resultados. Secretario Nicolás Estupiñán, yo creo que deberían inventarse algún Plan para mejorar esto porque se volvió invivible para los bogotanos la seguridad y andar en bicicleta.

Dejo por ahí Presidenta, muchas gracias por el uso de la palabra.

PRESIDENTA: Okey Concejal muy bien.

Entonces le vamos a dar la palabra al concejal Óscar Ramírez para su intervención.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Concejal Carrillo.

H.C. CARLOS ALBERTO CARRILLO ARENAS: Presidenta con su venia debo retirarme porque tengo que atender un trámite que debo hacer de manera personal, le agradezco a la Cancillería por solamente tomarse tres meses en darme esta cita, así que debo retirarme, muchas gracias a la Vicepresidenta Martha Lucía Ramírez por esa eficiencia, seguiré de manera virtual el tiempo que me demore en mi cita y me reintegraré pues cuando termine, si no han salido.

Muchas gracias Presidenta.

PRESIDENTA: Perfecto concejal Carrillo, adelante.

Concejal Óscar Ramírez, aquí estamos atentos para su intervención.


H.C. ÓSCAR JAIME RAMÍREZ VAHOS: Presidenta buenas tardes, muchas gracias por el uso de la palabra, por favor me confirman si ya están viendo mi presentación.

PRESIDENTA: Sí Concejal ahí la estamos viendo, acabamos de traer para la media hora que es el tiempo para la sesión permanente, entonces le quería preguntar concejal Óscar cuánto se demora para que podamos ahí como sincronizarnos con esto.

H.C. ÓSCAR JAIME RAMÍREZ VAHOS: Presidenta me demoro menos de media hora y una vez culmine mi presentación podemos iniciar la votación de la sesión permanente si sumercé lo considera pertinente.

PRESIDENTA: Concejal Óscar si se demora media hora no nos alcanza porque ya estamos en la media hora, entonces yo le propongo que votemos de una vez y con eso usted está tranquilo en su intervención y no lo tengo que interrumpir en el trayecto final.

H.C. ÓSCAR JAIME RAMÍREZ VAHOS: Perfecto Presidenta, muchas gracias por las garantías entonces esperemos votar primero la sesión permanente, gracias.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

PRESIDENTA: Perfecto concejal Óscar entonces rápidamente colegas vamos a poner en consideración la sesión permanente en esta Plenaria votemos de manera ordinaria por el chat quienes están en la virtualidad y en el recinto.

Lo voy a decir yo, dejamos constancia del voto de manera presencial óigase bien, de nuestro colega Yefer Vega y también del concejal Julián Espinosa aquí en el recinto.

Colegas hay hasta el momento quince (15) votos en el chat, les pedimos a los colegas que, por favor, nos ayuden aquí con la votación de la sesión permanente.

H.C. PEDRO JULIÁN LÓPEZ SIERRA: Presidenta, Secretario.

PRESIDENTA: Concejal Pedro Julián por favor.

H.C. PEDRO JULIÁN LÓPEZ SIERRA: No Presidenta es que no tengo claro si salió ya la aprobación y sino por voz, por favor. PRESIDENTA: Secretario deje la constancia.

SECRETARIO: Entonces concejal Pedro Julián ya verificamos su voto, sí está en el chat.


PRESIDENTA: Listo colegas, vamos a cerrar, cerremos Secretario e infórmenos el resultado por favor.

SECRETARIO: Con gusto Presidenta.

El último voto registrado en el chat es del concejal Nelson Enrique Cubides Salazar, entonces a partir de allí iniciamos el conteo Presidenta.

**RESULTADO DE LA VOTACIÓN:**

Presidenta, me permito informar que se han registrado de manera presencial en el recinto, trece (13) votos por el SÍ y a través del chat se registraron igualmente veinte (20) votos por el SÍ para un total de treinta y tres (33) votos. Con treinta y tres (33) votos por el SÍ, siendo las 12.46 minutos de la tarde se ha aprobado la moción de sesión permanente propuesta por la Presidencia.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Dejamos constancia igualmente del voto de la concejal Ati Quigua por el Sí que ingresó de manera posterior al cierre de la votación, 12:46 de la tarde Presidenta fue aprobada la moción de sesión permanente.


PRESIDENTA: Gracias Secretario, entonces ahora sí concejal Óscar ya más tranquilos que no lo voy a tener que interrumpir, entonces adelante Concejal con su intervención.

H.C. ÓSCAR JAIME RAMÍREZ VAHOS: Muchas gracias Presidenta, ya esperamos a que nos proyecten la presentación para poder iniciar.

Presidenta iniciamos este debate con la gestión del sector de Movilidad, el estado del Subsistema Vial y Ciclorrutas Temporales, vamos a hacer un recorrido a través de la Unidad de Mantenimiento Vial y del IDU ¿Qué pasa con las entidades encargadas del sector de Movilidad? Esa es la primera pregunta que quiero plantear hoy en este debate de la oposición. El estado actual de ejecución del programa 49 que requiere movilidad segura, sostenible y accesible a corte de junio del 2021 presenta estas cifras, el 38.89% de avance en las metas programadas para el 2021, teniendo en cuenta que vamos en septiembre, en el mes noveno, esta ejecución es muy baja, también el 25.15 de avance sobre el total de las metas programadas en el Plan de Desarrollo, baja ejecución de metas por parte de las entidades del Sector, los pocos avances se reflejan en las intervenciones sobre el Subsistema Vial.

Estado actual de ejecución del programa 49 y me voy a detener en cada uno de sus capítulos, el primero, conservar 190 kilómetros de ciclo infraestructura, en esta vigencia vamos en un avance si se puede llamar avance 9.26%; realizar actividades de conservación a 2.308 kilómetros carril de malla vial, 41.82% de avance; construir 146 kilómetros de malla vial, 45.74% de avance en esta vigencia; construir 280 kilómetros de ciclo infraestructura en esta vigencia 43.84%; conservar 360 kilómetros carril de malla vial vía troncal, 0.81%, escuche bien Presidenta, 0.81% en la vigencia actual; ejecutar las obras para la adecuación de 29.6 kilómetros de corredores de transporte masivo 1% en esta vigencia, el 1%.

El estado del Subsistema Vial en Bogotá está en este diagnóstico, las condiciones del Subsistema Vial de Bogotá viene retrocediendo en el último año, reducciones en el

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

porcentaje de tramos viables en buen estado, incremento de vías que se encuentran en regular estado y el porcentaje de tramos viales en mal estado permanece constante, aquí hacemos un comparativo entre los años 2016, 2017, 2018, 2019 y 2020 y nos damos cuenta que en la última, la barra verde, la de más color pronunciado en el 2020 realmente en el tema de regular estado de las vías el 36% y en el malo el 13%. El estado del Subsistema Vial de Bogotá tiene un carácter inequitativo y de segregación en términos de calidad y estado de las vías, si ustedes se dan cuenta en el plano y en el mapa que les presento el día de hoy, encontramos que en la periferia está con el color rojo, eso quiere decir donde se hacen menos intervenciones, por eso los mejores tramos viales se encuentran en el centro, baja calidad vial en las zonas y barrios periféricos. Esto es bien importante tenerlo en cuenta.

La malla vial hace parte de cualquier política de impacto socio económico, es parte fundamental. Tener esa estructura funcional que garantice el acceso y la integración a las actividades urbanas, el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos, tener vías en buen estado permite que los ciudadanos puedan acceder a sus barrios, que tengan mejores condiciones de vida y eso no es lo que estamos viendo nosotros. Además, en el pleno proceso de reactivación económica, las condiciones del Sistema Vial urbano también son importantes. Dejar en un segundo plano las intervenciones sobre la malla vial deriva en problemas territoriales claramente identificados, el primero de ellos, limita las ventajas competitivas de la aglomeración urbana, dos, incrementa los costos del transporte, tres, reduce la productividad laboral y empresarial local, aumenta los costos de transacción entre actividades y, por último, dificulta la integración de la Ciudad con las dinámicas regionales y nacionales.

Aquí me quiero concentrar y aprovechando la presencia del Director del IDU, para hablar de esta ejecución cómo avanza y por qué no se están dando los resultados esperados, desde el 2018, el IDU ha suscrito 39 contratos relacionados con obras nuevas dentro del Subsistema Vial, sumando un total de 4.4 billones incluidas mayores cantidades de obra y adiciones contractuales, de estos 39 solo 10 contratos de obra nueva cuentan con una ejecución física superior al 50%, solo diez contratos llevan una ejecución física superior al 10%. Esta cifra es bien preocupante, desde el 2020, 17 contratos suscritos por el IDU relacionados con obras de conservación del Subsistema Vial los cuales suman 173 mil millones, solo 6 contratos de estos 17 presentan ejecución física superior al 50%, lo que es aún más grave, 15 de los 16 contratos



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

cuentan con fecha de terminación entre septiembre y noviembre, lo que quiere decir que en este mes que estamos viviendo y el mes que viene, 15 de los 16 contratos, posiblemente haya que realizar prórrogas a los contratos lo cual retrasaría la entrega final de las obras malla vial arterial, SITP y ciclorrutas específicamente.

Y aquí pasamos a otro capítulo y es el capítulo de la Unidad de Mantenimiento Vial. 1.417 tramos de malla vial local priorizados por la Entidad para intervenir, de los cuales hago un resumen 313 tramos están por intervenir; 10 tramos en ejecución, 19 tramos intervenidos por otras entidades y 1.075 tramos terminados, hay avances importantes indudablemente sobre la rehabilitación y mantenimiento en la malla vial local este año pero sin embargo, se presenta rezago de intervención de los tramos viales de categoría intermedia y aquí es en donde nosotros tenemos que poner especial atención 1.001 tramos de malla vial intervenida priorizados por la Entidad para intervenir, de los cuales 637 tramos están por intervenir; 10 tramos en ejecución y 354 tramos terminados, eso quiere decir que tenemos aún el 64% por intervenir de estos 1.001 tramos de malla vial intermedia.

Adicional a eso hay un reporte de huecos en la malla vial intermedia y local a corte del 9 de agosto de 2021 y esta cifra es la que tenemos 13.131 huecos registrados solo en malla vial intermedia y local, a la fecha se cuenta con un 81% de avance en la actualización de daños en malla vial local y un 55% en malla vial intermedia, tenemos hoy poca información o información incompleta sobre el número de huecos en Bogotá. Si nosotros sumáramos esos 13.131 huecos y los cuantificáramos, el área total de metros cuadrados es de 437.095 metros<sup>2</sup>, pero tenemos que poner un referente para entender esos metros<sup>2</sup> a qué equivalen, pues eso equivale a 61 canchas del estadio el Campín, escúchenme bien, 61 canchas del estadio el Campín, repartidas por todo Bogotá, es a lo que equivalen los huecos que hoy tenemos en la Ciudad y acá nos concentramos en un tema que nos gusta mucho en el Concejo de Bogotá y a nosotros como bogotanos, Bogotá Capital Mundial de la Bici con un diagnóstico de ciclorrutas de 2018 a 2022 y vuelvo a hacer la pregunta, Capital Mundial de la Bici con un diagnóstico de ciclorrutas del 2018, sí aunque ustedes no lo crean así pasa, sobre la información específica de diagnóstico el IDU, Director, llevó a cabo el proyecto de diagnóstico básico para el elemento ciclorruta cuyo resultado se presenta a continuación con corte a junio de 2018 de la Ciudad discriminado por localidad siendo esta la única cifra disponible al respecto.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Año 2018, qué decía ese informe, el 19% de las ciclorrutas en regular o mal estado, vamos en el año 2021 somos la Capital Mundial de la Bici y nos sentimos orgullosos de eso, pero ¿dónde está un diagnóstico? ¿Cuáles son las capacidades que tenemos en materia de ciclorrutas? ¿Cuáles son sus estados? ¿Cómo va ese avance para que nosotros sigamos diciendo que somos la Capital Mundial de la Bici?

Adicional a eso, se apuesta en habilitar más ciclorrutas sin saber cuál es el estado de las vías instaladas por eso la importancia y el llamado que hacemos a tener un diagnóstico cierto, real, claro frente a cómo están funcionando hoy las ciclorrutas, no podemos seguir funcionando con una información del año 2018 y consideramos claramente que hay una falta de planeación estratégica, cerca de 2.100 millones en presupuesto para ciclorrutas temporales con altas pérdidas materiales, miren acá les traigo este cuadro, esta falta de planeación estratégica ha llevado a que los recursos invertidos en esas ciclorrutas temporales pues tengan altas pérdidas materiales, en materia de conos, el 93% de pérdidas, en materia de maletines el 52% de pérdidas, de colombinas el 79%, en total el 76% de los recursos de los que acabo de mencionar conos, maletines, colombinas que son todos los elementos que encontramos en las ciclorrutas para separar ese espacio entre las bicicletas y los carros pues obviamente la gente se los está robando y eso hace que esas pérdidas pues se generen en la Ciudad indudablemente pues poniendo en riesgo la vida de los peatones, la vida de los ciclistas y también no permitir delimitar claramente el espacio entre el ciclista y el conductor.

Adicional a eso y este es un planteamiento muy importante y es que es tal vez la deuda histórica más grande que tiene la ciudad de Bogotá con todos sus ciudadanos y hablo específicamente sobre la calle 13 para cuándo un plan estratégico, si algo le estamos pidiendo los ciudadanos de Bogotá, si algo le pide Óscar Ramírez Vahos como Concejal de Bogotá a esta Administración es que deje delineado, que deje trazado un derrotero claro frente a la intervención de la calle 13, la calle 13 es fundamental en términos de movilidad, en términos de productividad, en términos de calidad de vida, necesitamos tener eso, es quizás el corredor vial más importante en términos de indicadores económicos, aproximadamente 26.636 viajes de carga pesada que ingresan o salen desde la calle 13, también se ha convertido en eje de articulación regional, la demanda día a día proviene de los municipios de Occidente, Mosquera, Funza, Faca y Madrid que se han convertido en lugares donde viven personas que

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

trabajan en Bogotá o personas que trabajan en esos municipios y viven en Bogotá, es un corredor muy importante que ingresan por la calle 13, que equivale a 86 mil pasajeros movilizados en 3.900 vehículos.

Los problemas de movilidad de la calle 13 crecen cada día más.


Necesitamos entonces nosotros tener claro cuándo se va a implementar el Transmilenio por este corredor vial, tener claro cuál va a ser su correlación con el RegioTRAN, cómo va a funcionar una ciclorruta que proteja la vida de los ciudadanos que cada vez se movilizan más en bicicleta y cómo les prestamos a los ciudadanos que tienen carro que necesitan moverse, que necesitan transportarse de esos municipios, pues la viabilidad de que no tengan que desgastarse en dos y hasta tres horas de trancón. Necesitamos entonces esta intervención sobre la calle 13, ese es un gran pedido que hacemos los ciudadanos de Bogotá, que se hace desde el Concejo de Bogotá y será entonces responsabilidad de la Secretaría de Movilidad delinear este Plan claro y contundente que le brinde soluciones específicas a los ciudadanos y haga de Bogotá una ciudad más competitiva teniendo en cuenta que por la calle 13 se mueve hasta el 27% del PIB Nacional.

Presidenta esa es mi intervención, muchísimas gracias, feliz tarde.

PRESIDENTA: A usted concejal Óscar Ramírez.

Seguiría entonces el concejal Andrés Forero, adelante concejal Forero con su intervención.

H.C. ANDRÉS EDUARDO FORERO MOLINA: Gracias señora Presidenta, un saludo para usted, un saludo para los miembros del Concejo aquí presentes, los que nos acompañan de manera virtual y también señora Presidenta, naturalmente para los miembros de la Administración. De hecho, Presidenta pues le doy la bienvenida al señor Secretario de Seguridad no había tenido la oportunidad de verlo aquí en el recinto Secretario, deseándole además muchos éxitos en esta ardua tarea que tiene por delante, tiene bastantes complejidades la situación que estamos viviendo, pero de verdad que hago votos y espero que le vaya bien en esa tarea. Son temas bastante complejos y pues iba a aprovechar a decir algunas cosas a propósito de seguridad,

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

pero después de las declaraciones de la Alcaldesa el día de ayer, pues la verdad me sentí más tranquilo.

La Alcaldesa decía que a pesar de que han subido algunos delitos de alto impacto pues básicamente estamos mejor que Cali, entonces pues ya habrá otro momento Secretario de hacer un debate de control político.

Pero Presidenta mire, mientras nos conectan la presentación, Presidenta mire los temas relacionados con el tema de las ciclorrhutas y voy pasarlo relativamente rápido ya mis colegas de bancada se han referido a eso, pero quiero hacer hincapié en algunas cosas, mandamos en su momento unos derechos de petición, aprobamos una proposición de control político y Presidenta yo creo que todos estamos de acuerdo en que en esta Ciudad y en cualquier otra se debe garantizar la seguridad de los biciusuarios, sin embargo, lo que uno espera concejal Rolando González es que eso se haga de manera planificada, que no se improvise, que se no se hagan chambonadas como las que hizo el señor Secretario de Movilidad y la señora Alcaldesa Claudia López en la calle 13 que de hecho Secretario yo sé que a usted no le importa mucho el presupuesto de los bogotanos y que por eso estuvo dispuesto a pagarle una indemnización inmerecida a la saliente Gerente de la Terminal de Transportes, 746 millones de pesos, yo sé que a usted no le importan los recursos de los bogotanos pero a nosotros sí Secretario y por esa razón yo sí lamenté mucho que se hubieran gastado cerca de mil millones de pesos en esa improvisada ciclorrhuta que adelantaron.

Pero mire aquí durante la pandemia pues la Alcaldesa estableció cerca de 84 kilómetros de ciclorrhutas temporales en la Ciudad y de esas, pues se han vuelto corredores permanentes cerca de 28 kilómetros, la carrera Séptima, la carrera 9ª, la Avenida Centenario que es la carrera 13, ya me referí, ya me adelanté al tema de la 13, yo Secretario para que lo sepa le solicité a la Contraloría que lo investigara porque pues naturalmente ahí a mi juicio hubo un detrimento patrimonial y en el caso de la carrera Séptima pues ya se han mostrado videos, al margen de eso pues habría que revisar Secretario y yo estuve viendo un poco las respuesta que ustedes nos dieron, nos decían en esas respuestas cuando ustedes hablan del documento técnico de soporte de esos 28 kilómetros, dicen no se contaba con la información suficiente para valorar las condiciones de movilidad en la Ciudad en situación de pandemia y que por

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

esta razón pues no nos podían entregar, aquí dice: “(...) es importante tener en cuenta que no se cuenta con la información suficiente de las condiciones de movilidad de la Ciudad en la situación actual bajo el esquema de Covid-19 y por lo tanto, no es posible definir parámetros de evaluación para los escenarios que incluya la medida planteada”.

De hecho pues ustedes ahí presentan una serie como de estimaciones a propósito de cómo se puede afectar la movilidad y la velocidad de los corredores, entonces dicen que más o menos los tiempos de viaje en el caso por ejemplo de la carrera Séptima entre la calle 106 y calle 32 pues básicamente se iba a incrementar en casi 15 minutos y que la velocidad promedio iba a bajar de manera considerable, pero lo curioso Secretario es que en eso que ustedes nos muestran, nos muestran que supuestamente mejora la velocidad y pues claro, hacen la medición en tiempos de doctor Porras de mayor confinamiento que hubo en la Ciudad, en los meses de abril, marzo del año 2020; pero ustedes ahí Secretario y aquí es donde yo quiero hacerle las preguntas que ojalá usted nos pueda responder, ustedes nos dicen que tienen que hacer una serie de seguimientos y yo quiero preguntarles si esos seguimientos se han hecho, esta proposición es un poco vieja, entonces naturalmente si los hubieran hecho no nos llegaron las respuestas y yo quiero que usted nos diga ¿Cuál ha sido la evaluación que ustedes han hecho, la sensibilización que ustedes han hecho de esos ciclo corredores, porque dice: “(...) se recomienda realizar seguimiento semipermanente a la ciclorruta en el caso de la 7ª y la 9ª en el costado occidental, esa condición afecta preferiblemente el carril preferencial del transporte público porque el tema es ese Secretario, la Alcaldesa ha planteado que esta es una lucha contra el carro particular pero el caso de la Séptima por ejemplo usted sabe bien que eso también afecta al transporte público, personas que estaban en la parte Norte en la localidades de Usaquén, se dirigen al Centro y obviamente ven afectados sus tiempos de desplazamiento, entonces yo sí quisiera que usted me respondiera si se han hecho esos seguimientos que estaban previstos en ese estudio y que nos dijera más o menos cuáles han sido los resultados porque usted ha visto cómo se ha quejado de manera permanente la gente a propósito de lo que está pasando en distintos lugares, en Suba, en la 13, en la 7ª, en la 9ª, etc., etc.

Aquí se reitera nuevamente la necesidad de hacer esa evaluación para establecer si sí van a quedarse como corredores permanentes al margen de los recursos que ya se han gastado, le digo eso de la 13 yo sé que para usted eso no es importante mil

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**


millones de pesos, pero que de todas maneras es una cuestión que a mi juicio sí es relevante. Se necesita Secretario y aquí Secretario de Seguridad pues es importante que ojalá se articulen y busquen alternativas y que garanticen la seguridad de los biciusuarios, a la Alcaldesa le gusta decir que esta es la Capital Mundial de la Bici, pero es importante que se le garantice la seguridad a los biciusuarios.

Pero mire Secretario esto es cuando yo le digo que no se puede improvisar y yo quisiera que usted me respondiera a qué se debe esto, esto es la carrera 9ª entre la calle 147 y la 170 entonces ahí a pesar de que en el costado Oriental en la parte de lo que podríamos decir que es el andén hay una ciclorruta, usted a pesar de eso decidió que hubiera una ciclorruta en el costado Occidental en el sentido Norte-Sur de esa vía y obviamente afectando la movilidad pero desaprovechando a mi juicio les pido que pongan el video, ahí se puede ver rápidamente que en ese espacio concejal Celio Nieves, a pesar de que hay una ciclovia que en teoría no afectaría la movilidad de los vehículos pues el Secretario decidió, yo quisiera saber con qué estudio Secretario usted decidió poner eso, eso va desde la 147 hasta la 170.

Yo entiendo que después de la 147 hacia el Sur ustedes lo hubieran planteado si es que efectivamente habían hecho las modelaciones pero en este caso no entiendo, o sea, había ya una inversión de parte del Distrito, estaba operativa esa ciclorruta y a pesar de eso pues ustedes deciden ponerla y restringir el paso de los vehículos, yo le pido a los organismos de Control que investiguen esta situación a ver si como denunció la Personería en el caso de la 13 también se presentaron problemas de planeación y se puede haber presentado, eso sería la Contraloría que lo logre investigar un presunto caso de detrimento patrimonial adicional.

Esto Secretario debe estar relacionado con las ciclorrutas pero sí quisiera plantearle que revisara la sincronización de un semáforo que está en la 140 con carrera Séptima y es que ya no está sincronizado el poder voltear hacia el Occidente cuando uno va en dirección Norte-Sur sino que están desarticulados y eso está generando un caos de movilidad importante y más o menos entre la 150 y la 140 que antes las personas se demoraban cerca de 5 minutos hoy están gastando 25 minutos por cuenta de esta... eso yo sé Secretario que a usted no le importa pero a pesar de eso, Secretario se lo planteo.



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Pero mire señora Presidenta ya (sonido inaudible del minuto 04.05.00 al minuto 04.05.50) que hace parte de la ciudadanía con eso no estoy diciendo que se deje desprotegidos a los biciusuarios, en ese tramo más o menos se garantiza seguridad a los biciusuarios cerca de ahí en la carrera 11 y yo creo que de esa manera se podría en cierta forma compatibilizar el tránsito de bicicletas y el tránsito de vehículos, pero mire Secretario aprovechando que aquí está el doctor Leonidas que lo veo ahí viendo el celular, doctor Leonidas mire aquí estaba la señora Alcaldesa hablando del inicio del Metro, entonces aquí hay un video cuando ella dice empezamos, esto fue hace pocos días a propósito de (se escucha el video del minuto 04.06.38 al minuto 04.06.50).

Eso iba a decir concejal González, a pesar de que la Alcaldesa no es tan expresiva como el Alcalde Dau de Cartagena pues ella nos dice que empezó doctor Leonidas la construcción del patio taller pero yo quiero preguntarle si eso sí es cierto, porque es que me encontré con un contrato doctor Leonidas, no es muy alto, aquí vamos a ir subiendo en términos de montos de los contratos a propósito de las denuncias y doctor Leonidas está este contrato, un contrato con la Sociedad Colombiana de Ingenieros, la Alcaldesa básicamente nos dio a entender cuando se subió a la retroexcavadora que estaba todo listo, que ya se iba a iniciar pero concejal Susana, concejal Marco Acosta, eso no es así, hay algunos predios que están en esa zona y que aún hoy no son del Distrito y que no se pueden intervenir. De hecho, Secretario y señor Leonidas hay este contrato supuestamente para ayudar, Presidenta voy a parar mientras tanto, quizás era la retroexcavadora del video, pero mire doctor Leonidas, yo le decía que a pesar de que la Alcaldesa nos dijo que ya iban a iniciar la construcción, usted me corregirá, pero hay unos predios que no son del Distrito en este momento y que esos en particular no pueden ser intervenidos.

Es un contrato que decía no muy cuantioso para algunos dirán, no muy cuantiosos 142 millones de pesos y que básicamente lo que busca, el título dice es "servicios profesionales altamente calificados para el apoyo en la elaboración de los insumos que se requieren para el componente indemnizatorio de las emisoras radiales ubicadas en el patio taller, pero el problema más allá de eso doctor Leonidas que me imagino que hay un retraso y que a pesar de que ese show que hizo la Alcaldesa pues era un show ¿Qué me encontré Secretario? Y ¿Qué me encontré Gerente? El que está a cargo de este contrato es el señor Jorge Hernández Rivera, Gerente de Desarrollo Inmobiliario,



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

este contrato hay que decirlo concejal Rolando González es un contrato a dedo, es un contrato de contratación directa, de esos que tanto le gustan a veces a esta Secretaría pero con qué nos encontramos, está el señor Jorge Hernández, otra vez aquí está el organigrama y la señora del Deyanira Consuelo Ávila Subgerente de Gestión del Suelo, el doctor Jorge Hernández es el Gerente de Desarrollo Inmobiliario y qué me encontré en la cuenta de *twitter* doctor Leonidas aquí dice que Jorge Hernández es Ingeniero Civil del 96, y que es integrante de la Comisión Especial de Ética de la Sociedad Colombiana de Ingenieros 2021-2023 y que adicionalmente es Gerente de Desarrollo Inmobiliario de Metro Bogotá.

Esto es parecido doctor Estupiñán a lo que pasó con ese funcionario que a pesar de que yo le hice la advertencia pues usted no lo quiso sacar, tuvo que llegar el Secretario encargado a sacarlo, entonces aquí está la prueba de que el Señor Jorge Hernández hace parte de esa Comisión Especial de Ética doctor González, de la Sociedad Colombiana de Ingenieros y a pesar de eso, doctor Leonidas no sé si a usted eso le parece que está bien, él participó en la entrega a dedo de 142 millones de pesos a esa Sociedad, a pesar de que participaba la Universidad Nacional, a usted le parece qué eso está bien doctor Leonidas le parece que él haya hecho eso? ¿Él no debió haberse declarado impedido? Le parece que estuvo bien, le parece que, así como el funcionario del Secretario le entregó cerca de 1.400 millones de pesos a la empresa del cuñado a dedo, eso está bien, bueno veo que ese es el estándar ético de esta Administración concejal Susana Muhammad, hace parte de la Sociedad Colombiana de Ingenieros y le entrega a dedo 142 millones de pesos, él participó en todo ese proceso y el señor Leonidas dice que eso está bien, me imagino entonces que a usted le pareció bien lo que pasó con el señor Ricardo, de apellido Ricardo en el caso de la Secretaría de Movilidad. 1.400 millones de pesos a la empresa del cuñado, a dedo, participó en la evaluación y le digo qué pasa señor Gerente, usted firmó un documento donde usted yo le pedía ¿Cuál era la propuesta que le hizo la Universidad Nacional? Y usted no me la entregó, me dijo que me remitiera al SECOP no está en el SECOP ¿Por qué no está en el SECOP Gerente? ¿Qué están ocultando?

Había dos propuestas, la de la Sociedad Colombiana de Ingenieros y la de la Universidad Nacional supuestamente, una persona que tenía un vínculo directo con la Sociedad Colombiana de Ingenieros es finalmente quien termina evaluando y dándole el contrato a esa Sociedad ¿Le parece que eso es ético? Le vuelvo a repetir ¿Por qué

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

razón usted no me pasó la propuesta que le hizo la Universidad Nacional y que se lo solicité en un derecho de petición? Yo le pido a la Personería que investigue esta situación, no sé si el señor Gerente también está metido en esto ¿Por qué razón Gerente, por qué no me pasó la propuesta? ¿Qué es lo que está tratando de ocultar? Cuando le corresponda Gerente, entonces señora Presidenta ya ve el respeto de los funcionarios por los concejales, el señor Jorge Hernández firma las evaluaciones de ese proceso, contratación directa, contratación directa Presidenta, pero bueno ya me di cuenta que al Gerente eso parece que no le importa.

Yo les pido a los entes de Control que investiguen esta situación, que investiguen por qué el Gerente dijo que me había mandado y me remitía al SECOP donde debería estar presentada y publicada la propuesta de la Universidad Nacional para poder haber hecho la contrastación y no la pude hacer Gerente, no lo pude hacer porque usted me ocultó información, entonces yo les pido a los entes de Control que investiguen esta situación.

Presidenta este lamentablemente no es el único caso relacionado con este Sector, hay otros contratos que la verdad dejan mucho que desear, ya vimos pues que eso parece que no le importa al Gerente, la verdad estoy completamente desconcertado, yo hubiera pensado que él dijera, oiga no Concejal la verdad tiene razón, ahí había un vínculo evidente y el señor se debió haber declarado impedido y no haber participado en ese proceso no haber participado en la evaluación y pero bueno, ya vemos qué es lo que están planteando y le digo una cosa además Gerente aprovechando que usted está acá, me llegan denuncias de que poco a poco se ha ido destecnicando esa Entidad y que lamentablemente tiene una anotación muy alta, prontamente le haré llegar un derecho de petición para que me responda unas preguntas relacionadas con ese tema y vuelvo a insistir, les pido a los entes de Control que investiguen esta situación, pero mire señor Secretario de Movilidad señor Estupiñán, aquí tenemos otro proceso, este es relacionado con la estructuración del componente técnico y tecnológico del Sistema Interoperable de Recaudo-SIR de Bogotá y la gradualidad de implementación en el Sistema de Transporte Público de la Ciudad incluyendo la incorporación de nuevos medios de transporte al Sistema.

Esto fue adjudicado, es de 2.400 millones de pesos concejala Susana Muhammad y qué nos encontramos en los pliegos del proceso, nos encontramos con que las

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

respuestas deben ser entregadas a un correo electrónico y dicen que deben ser entregadas a ese correo electrónico y nada más, y bueno, pues nos encontramos con que hubo dos propuestas, las propuestas más o menos del mismo valor 2.430 millones de pesos y cuando uno ve fecha y hora de presentación pues uno se encuentra que uno de los proponentes doctor Aníbal Fernández De Soto pues tuvo que mandar varios correos mientras que el otro parece que mandó solamente un correo y con qué uno se encuentra, pues con que los que proponen en el caso del correo único que es GSD mandan un Dropbox a una propuesta, a una licitación concejal Susana Muhammad, eso qué significa que los que mandan la propuesta en teoría podían seguir modificando ese Dropbox, a pesar de que habían mandado ese correo a una hora determinada, o sea, yo señores miembros de los entes de Control, quiero que revisen esta situación, o sea cómo es posible que esa sea la forma de entregar propuestas en esta Administración de la consulta anticorrupción.

O sea, que mandan un Dropbox y pues básicamente ustedes, yo no soy doctor Estupiñán un experto en temas de tecnología, pero sí sé que un Dropbox se puede modificar, entonces mandan ese enlace y curiosamente pues ustedes lo aceptan a mi juicio no sé si habrá pasado algo irregular pero sí siento que se vulneró y se rompió pues todo el proceso de transparencia, ese es el caso de GSD y el otro caso de Palma Tours es la otra empresa pues manda los documentos que en teoría debería ser inmodificables y en la respuesta que pues obviamente, nos pusimos a revisar todo lo que estaba relacionado con este proceso nos encontramos con que la respuesta que manda la Secretaría de Movilidad es que no, que miren que lo mandaron y que en teoría ellos no lo han modificado pero pues lo pueden modificar los que lo mandaron.

Pero bueno, otro tema también con este proceso doctor Estupiñán, pliego de condiciones dice en el literal i) del numeral 6.11. Causales de rechazo a las propuestas. Concejal Muhammad, Dice: "(...) cuando el oferente ya sea persona natural o jurídica o cualquiera de los integrantes de un consorcio o unión temporal hubiera estado involucrado de cualquier forma en la preparación o estructuración del Proyecto, elaboración de estudios previos y/o pliegos de condiciones y demás documentos precontractuales del presente proceso contractual" y qué nos encontramos, con que la empresa que se lo ganó concejal Susana Muhammad pues participó precisamente en uno de los anexos técnicos, ahí sale, participación de las firmas, ahí se habla de la consultoría para abordar los principales desafíos de los pagos electrónicos del


 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

transporte público en Bogotá-Colombia y pues ahí se habla de la fuente que es precisamente GSD aquí está el documento del BID y pues cuando uno contrasta los que lo realizaron con los que hacen parte del certificado de la Cámara de Comercio de Bogotá, pues uno se encuentra que son las mismas personas.

Por otro lado, Secretario no sé si usted estará al tanto de todo esto, pero pues uno revisa el informe de evaluación definitiva y entonces habilitan a GSD, inhabilitan a Palma Tours y dicen que supuestamente en el caso de Palma Tours porque era una extensión de algo en Cali de un sistema que ya existía en Cali pues básicamente no le consideran esa experiencia pero a pesar de que decían que se necesitaba y que es expreso que hablan de una estructuración legal y financiera que era lo que se solicitaba en el pliego de condiciones pues básicamente ustedes pues lo inhabilitan, en el otro caso fueron un poco más laxos y a pesar de que no estaba directamente en el diseño relacionada la certificación con el diseño y con la estructuración pues se habla de asistencia técnica de los contratos de suministro, instalación del proyecto Bari que fue algo que ellos adjuntaron, ustedes la validaron y además, otra de las que ustedes presentan, de las que ustedes no, de la que presenta esa empresa, pues básicamente lo que muestra es que fue una consultoría para la implantación no para lo que se planteaba que era el diseño y estructuración, entonces yo le pido a los organismos de Control que investiguen ese proceso, naturalmente esto lo vamos a hacer llegar debidamente, pero que investiguen qué fue lo que ocurrió, por qué se presentaron esas irregularidades, yo no sé si es normal en serio que se manden ese tipo de archivos a través de un Dropbox, pero bueno eso parece que está haciendo carrera en algunas entidades distritales, en la ETB hay mucho ruido concejal Heidy Sánchez a propósito de una contratación de cerca de 20 mil millones de pesos de vigilancia donde se tenían que mandar las propuestas a un Sheripro donde esto es lo que están diciendo y habría que verificar, la ETB no me ha querido pasar la información, muy parecido a lo que hace la Terminal de Transportes, pero pues hemos vencido a la Terminal de Transportes ante los Tribunales y es que no me quieren pasar la información pero lo que dicen allá esto es grave pero es más grave lo que dicen de la ETB concejal Heidy Sánchez, es que supuestamente recibe las propuestas, aquí no es que las hayan cambiado, yo no puedo decir eso, es posible porque se vulneró el Sistema, pero en el caso de la ETB lo que dicen es que modificaron las propuestas en la propia Entidad para que se la ganara una empresa determinada.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Entonces estamos pendientes de esas respuestas, pero eso huele muy, muy mal.

Y Secretario mire este es el otro tema que a mí me preocupa bastante, estos son 734 mil millones de pesos, pues esta Licitación Pública 048 del 2021, yo le había advertido y que me llamaba mucho la atención que usted hubiera hecho una suspensión por cuenta de lo que ustedes denominaban que eran unos errores que se habían presentado en las adendas y que se habían confundido etc., etc., lo hicieron pocos días antes de que se venciera el primer plazo de entrega de propuestas, ustedes hablan ahí de tres adendas no pude encontrar la segunda, no sé si será precisamente parte de esos problemas que ustedes tuvieron en ese momento, se lo advertí pero aquí viene concejal Susana Muhammad lo más grave y es que la semana antepasada o no, eso fue sí creo que fue la semana antepasada se tenía que radicar las propuestas, se vencía el lunes de la semana pasada el proceso y a fines de la semana anterior, salió otra suspensión del proceso y aquí salen las razones, las voy a leer: “(...) que a través de un correo electrónico del 02 de septiembre del 2021 dirigido al doctor Nicolás Estupiñán, Secretario Distrital de Movilidad, la Gerente Comercial Gobierno de Colombia de Telecomunicaciones S.A. ESP-BIC, Olga Lucía Peláez Jaramillo, solicitó se amplíe la suspensión del proceso con fundamento en la necesidad de preparar y agilizar información requerida por la Entidad así como el tiempo adicional que solicita la aseguradora para poder expedir la póliza de seriedad de la oferta, requisito habilitante del proceso y con el cual se estaría garantizando el principio de pluralidad consagrado en la Ley 80 de 1993”.

Entonces básicamente lo que nos están diciendo y aclaro fue realmente la semana pasada fue el viernes y se vencía el plazo ahora el lunes, el 5 y entonces a renglón seguido nos dicen que en el mismo sentido a través de correo electrónico de la misma fecha dirigida también al doctor Nicolás Estupiñán, el señor René Alfonso Muñoz Guayasán Gerente de Edición Comercial de Sonda de Colombia solicitó extender el período de suspensión del proceso en referencia en cinco días hábiles dado que por el monto de la oportunidad las aseguradoras nos han solicitado tiempo adicional para lograr la expedición de las pólizas para el proceso, además solicitamos que una vez se reabra el proceso el cierre se traslade a horas de la tarde para hacer las gestiones de creación del oferente plural y para cargar la documentación...” bueno a la carta, le piden al señor Estupiñán estas dos empresas Sonda y Telecomunicaciones S.A. ESP-BIC que por favor le amplíen el tiempo y qué hace el señor Estupiñán se los amplía,

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

no alcanzaron con la primera prórroga o con la primera suspensión aparentemente a lograr las pólizas de seriedad de la oferta, entonces le piden tiempo adicional al Secretario y el Secretario sin ningún problema se los entrega.

Pero qué pasa concejal Susana Muhammad, yo estuve hablando con personas que han estado metidas en temas de contratación, que han estado en ese tipo de procesos durante mucho tiempo y me dijeron que era la primera vez que veían que una Entidad hacía una prórroga y le daba un tiempo adicional con nombre propio a alguien, aquí estamos hablando no de los 142 millones de pesos del Gerente que pues a él le parece que eso está bien que se entregue a dedo esa plata de esa manera, pero estamos hablando de 734 mil millones de pesos y el doctor Estupiñán pues nos debe explicar por qué razón pues si se dieron las reglas claras desde el principio decide esperar a estas personas, pero doctora Susana más grave aun realmente pareciera que no son dos interesados sino que es solamente uno que hacen parte de una misma unión temporal, unión temporal concesión Movilidad Bogotá, que el jefe de grupo es Sonda, está Sonda con un 35%, Colombia Telecomunicaciones S.A. ESP-BIC con un 25% e INFOTIC que pues yo creo que ustedes vieron hace poco algo que estaba pasando en Barranquilla donde supuestamente hubo ahí una tercerización en un contrato de 25 mil millones de pesos, pues básicamente son los mismos, es decir, para un solo proponente el señor Secretario pues decidió suspender los términos y darles más tiempo, parece que los está esperando.

Aquí por ejemplo pueden ver brevemente el tema de lo que denunció hace poco CM& relacionado con INFOTIC (se escucha el video del minuto 04.26.36 al minuto 04.27.23) y qué sucede concejales y qué nos encontramos pues revisando los distintos documentos que aparecen en el SECOP, nos encontramos con que hubo uno de los oferentes que sale y les dice concejal Susana usted que ha hecho parte de la Administración que usted ha estado del otro lado y precisamente le dicen que para el proceso referido este consorcio actuando diligentemente ya contaba con la garantía de seriedad de la propuesta requerida; es decir había algunas personas o había algunos oferentes que habían hecho bien la tarea y estaban en condiciones de poder presentar la oferta en su momento no sé cuántos serán, pero a pesar de eso, el señor Estupiñán decide darle este tiempo adicional, yo le pido por derecho de petición Secretario que me mande ese correo que le enviaron esas dos empresas, si fue a su correo personal, si fue a su correo institucional, porque sí es importante que nos aclare



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

y de hecho, lo que uno ve es que usted básicamente le responde y lo divertido de todo esto concejal Muhammad hablo con usted porque usted ha estado insistido al otro lado, no ha sido siempre Concejal usted fue funcionaria de la Administración de Gustavo Petro, nos dicen que pues ellos toman esa decisión de ampliar los plazos básicamente porque la empresa relacionada con los seguros dice, no es verdad, se pueden haber demorado por esas dificultades, básicamente eso es lo que ellos dicen.

En ese sentido, yo sí le quiero pedir a usted Secretario que nos diga qué va a pasar si esta unión temporal termina siendo la beneficiaria, ¿usted cree que no va a haber demandas por cuenta de eso? ¿Usted cree que es justo poner al Distrito y a los recursos de los bogotanos a ese riesgo?, ya había habido un problema con el tema de las adendas y adicionalmente ahora usted suspende un proceso de 734 mil millones de pesos con nombre propio, con nombre propio Secretario, entonces le pido por derecho de petición verbal y además utilizando o mejor dicho apelando al Estatuto de la Oposición, para que me lo responda en los cinco (5) días hábiles ¿cómo fue que le llegó ese correo?, que nos lo manden y yo voy a revisar ya hay uno por lo menos, no sé si ya llegarán después otros oferentes que digan eso, que digan que ellos sí contaban con la póliza, eso es muy grave concejal Muhammad, eso es sumamente grave, y la verdad, están poniendo a los recursos públicos en una situación sumamente compleja porque si se llega a ganar ese proceso, esa unión temporal le aseguro que va a haber demandas.

Por último Secretario dos temas finales, uno relacionado con esta Resolución del Gobierno Nacional 003256 agosto de 2018, ahí pues se habla de que ustedes son los encargados de hacer, yo sé que hay algo que está a cargo del Ministerio de Transporte y que está pendiente una reglamentación, pero al mismo tiempo, al margen de esa reglamentación que se necesita y que es del resorte del Gobierno Nacional, a usted sí le corresponde según esta Resolución la inspección, vigilancia y control del tema de los tricimóviles y se está presentando en muchos lugares de la Ciudad que hay tricimóviles con motor que eso no está permitido y de hecho y aquí doctor Estupiñán y doctor Aníbal quiero pedirles que por favor revisen lo que está pasando en la localidad de Bosa, están eso es lo que denuncian algunos de los miembros del gremio que no tienen motor en esos bicitaxis, son con pedal asistido o son solamente a pedal y entonces están diciendo que están llegando unos bicitaxis desde Soacha con motor y que están generando inseguridad.



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Le pido que por favor Secretario revise eso, yo con mucho gusto más adelante le doy los detalles de dónde se está presentando y le pido al Secretario de Movilidad que dándole cumplimiento a eso, pues ojalá, pueda empezar a fiscalizar a aquellos que no están cumpliendo con el tema de que no se puede con motor y por último Secretario está el tema -concejal González- de los planes de manejo de tránsito, pues todos sabemos que eso fue aprobado en un artículo del Plan Distrital de Desarrollo, eso terminó siendo el artículo 94, no estaba así en la numeración inicial y Secretario le digo eso yo lo tengo denunciado yo espero que ese artículo se caiga, eso no cumplió con el proceso democrático que debe surtirse, eso no fue puesto a consideración del CTPD, el CTPD tampoco lo recomendó, eso apareció y pues ya hay un antecedente de que fue lo que pasó con la Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá que es ese artículo por una demanda que puso el concejal Manuel Sarmiento se terminó cayendo precisamente por no pasar por el CTPD, yo espero que eso suceda, pero quiero decirle Secretario que esa decisión suya pues va a afectar la generación de empleo aquí en Bogotá.

Las empresas o la industria filmica está saliéndose de la Ciudad por cuenta de esto, más o menos 5 mil empleos directos y cerca de 15 mil empleos indirectos se pueden ver en riesgo, se están yendo a Medellín, se están yendo a Boyacá, incluso puede irse hasta a Soacha por cuenta de eso que ustedes están planteando y que está generando dificultades, de hecho se están generando dificultades adicionales con el PUFA ya no es solamente la plata Secretario sino que los trámites se están volviendo muy pero muy complicados, en ese sentido pues yo le hago un llamado a que a pesar de que el artículo en principio deberá caerse usted revise la Resolución que se derivó de ese artículo y por lo menos pues no expulse a la industria cinematográfica de la Ciudad, Bogotá había avanzado en ese sentido, se había generado una dinámica muy interesante y lamentablemente con esta decisión de la Alcaldesa Claudia López en plena pandemia pues básicamente se está retrocediendo en años.

Presidenta yo quiero dar las gracias, yo lamento la reacción de parte del Gerente Leonidas, el Gerente de Metro, veo que a él le parece normal que a pesar de que haya unos conflictos de interés evidentes pues se haya entregado 142 millones de pesos a dedo y espero las explicaciones de parte del señor Secretario de Movilidad.

Muchas gracias.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

PRESIDENTA: A usted concejal Andrés, entonces vamos a continuar con la bancada de Colombia Humana, concejal Heidy si me informa cuál va a ser el orden de intervención.

H.C. HEIDY LORENA SÁNCHEZ BARRETO: Presidenta inicia la concejala Ana Teresa, sigue Susana y cierra quien le habla.

PRESIDENTA: Perfecto ¿cuánto tiempo quieren más o menos para intervenir cada una?


H.C. HEIDY LORENA SÁNCHEZ BARRETO: Presidenta de veinte a veinticinco minutos, cada una de las tres.

PRESIDENTA: No hay problema, igual van a tener el tiempo y las garantías para poder desarrollar el debate.

Entonces adelante concejal Ana Teresa con su intervención.

H.C. ANA TERESA BERNAL MONTAÑEZ: Gracias Presidenta, vamos a ver un video cortico antes de iniciar la intervención (se escucha el video del minuto 04.35.37 al minuto 04.37.42), gracias Presidenta, yo he querido en ese debate de movilidad hacer una intervención dirigida específicamente a uno de los temas del tema Metro elevado porque el Metro elevado de Bogotá es la obra más grande y más costosa de la historia de Colombia, no existe ninguna obra que haya sido cotizada en lo que hoy cuesta el Metro y lo que no sabemos que puede llegar a costar, seis años después que engañaron a los bogotanos como ustedes pueden verlo, como lo vieron en el video con la falsa promesa de que el proyecto Metro elevado de Peñalosa sería el más barato, el más rápido en su construcción, el más robusto y que sería inaugurado como lo vieron repetidas veces en el año 2020, me da la licencia, el derecho para llamar esta sarta de mentiras, el elefante elevado.

Hoy en este debate quiero evidenciar el engaño y la estafa del señor Enrique Peñalosa con este proyecto Metro a los bogotanos, que lamentablemente hoy el Gobierno de la Alcaldesa Claudia López encubre, no hay claridad, centraré mi intervención en el diagnóstico y análisis sobre tres hitos fundamentales y voy a decir cuáles son, primero, el análisis del incremento del costo del Metro elevado y el endeudamiento de Bogotá

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

y la Nación, segundo, el traslado anticipado de redes de servicios públicos, y tercero, la gestión predial de 1.443 predios que deben ser demolidos y entregados al concesionario el año entrante, oigan bien, el año entrante, así mismo, evidenciaré el nivel de incertidumbre financiera que rodea este proyecto, evidenciaré las implicaciones y el riesgo de adelantar obras de traslados de redes que consisten en demoliciones de casas, edificaciones sin tener aún seis años después, los estudios de diseño finales o ingeniería de detalle, peor aún, sin saber si este proyecto es viable financieramente. Hoy no lo sabemos.

Yo quiero recordarles el primer debate que yo di en este Concejo el año pasado fue sobre el Metro y en ese debate de control político que fue en febrero de 2020 demostré con prueba en mano que había un acto fraudulento como fue la certificación de la Financiera de Desarrollo Nacional cuando certificó el estudio de factibilidad. La certificación del estudio de factibilidad del proyecto Metro elevado por parte de la FDN el 15 de septiembre de 2017 fue fraudulenta como se pudo comprobar cuando el informe de interventoría del Consorcio Integral SENER reportaba solo un avance del 52% de los estudios de factibilidad. También prueba de esta afirmación es que ni la Consultoría responsable del diseño, el Consorcio INGET SISTRA oigan bien estos nombres, ni la interventoría firmaron acta alguna de haber cumplido a satisfacción o culminado a satisfacción el estudio de factibilidad del proyecto Metro elevado, así empezamos el año pasado en nuestros debates compañeras de nuestra bancada, demostrando actos fraudulentos en el tema del Metro elevado.

Ahora pasemos a este año, veamos el informe final de auditoría el Plan de Auditoría Distrital de la Contraloría de Bogotá a 21 de octubre de 2020, con las siguientes fuentes, la primera, consolidados Metro actos administrativos de aprobación del 2018 a 2020 y la fuente informe ejecutivo vigencias futuras a diciembre 2019 de la Empresa Metro de Bogotá, vamos a ver cuáles son esas vigencias futuras, resulta que las vigencias futuras que nos muestra la Contraloría de Bogotá aprobada por 24 billones 515.807 pesos corresponden a 41 vigencias de las cuales de esas 41 no existe proceso de contratación en veinte vigencias y se adelanta proceso de ejecución en veintiún vigencias futuras por valor de 23 billones 543.861 pesos. En los siguientes cuadros ustedes verán de qué estamos hablando, en el cuadro 118 están las vigencias futuras vigentes, ahí ustedes pueden ver el Acuerdo 691 que aprobó este Concejo por 6.087.644.000.000 pesos y las actas de los Confis en donde se aprueba lo que está

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

en naranja lo correspondiente a la primera línea del Metro de Bogotá y ahí está todo lo aprobado en ese sentido que suman los 23 billones de los que habla la Contraloría.

Esos 23 billones de los que habla la Contraloría corresponden al otorgamiento de una concesión para llevar a cabo todas las actividades necesarias para la financiación, estudios, diseños, ejecución de las obras de construcción, obras de fase previa, obras de edificación y urbanismo, obras para redes a cargo del concesionario, obras de adecuación y reparación de desvíos, la operación y el mantenimiento del proyecto, la gestión social, ambiental y la reversión de la infraestructura correspondiente a la primera línea del Metro elevado de Bogotá. Insisto, el endeudamiento del Distrito y la Nación para financiar el Metro es de 24 billones 610.859 pesos porque además de los 23 billones 510.859 hay que sumarle el 15% aprobado y ejecutado del presupuesto distrital de 2017 para poder aprobar las vigencias futuras ordinarias que aprobó este Concejo por 6 billones en el Acuerdo 691 del 2017.

Ahora voy a ir a unos años atrás, no muchos, en el año 2017, el Conpes 3900, el 25 de septiembre de 2017 aprobaba como costo de inversión para la construcción del Metro, en 12 billones 945.024 millones de pesos, ese costo aún no tenía los gastos de financiación del proyecto por eso el costo financiero a agosto 4 de 2018 como nos lo dice el Conpes 3945 estaba por los 22 billones 390.988, o sea, 9.4 billones de costos financieros del proyecto. Ahí lo pueden ver ustedes, estamos hablando de agosto de 2018. Nuestra bancada interesada por esta discusión preguntó en la proposición que hicimos para el debate a la Empresa Metro, sírvase informar a la fecha cuánto cuesta la construcción de la primera línea del Metro y cuánto se estima en detalle la construcción de las troncales alimentadoras, la respuesta de la Empresa fue, el costo de la construcción de la primera línea del Metro de Bogotá es de 12.94 billones constantes de 2017 que incluye la retribución al concesionario por la construcción y los costos de construcción a cargo de la Empresa Metro.

De acuerdo con lo establecido en el Convenio de Cofinanciación firmado el 9 de noviembre de 2017, el Distrito aportaría 7.187.643.000.000 y la Nación aportaría 15.143.344.00.000 millones, todas esas cifras expresadas en pesos constantes a diciembre de 2017 incluidos los costos de financiación, lo que significa un aporte de la Nación del 67%. Tenemos entonces que de 22.3 billones del Conpes 3495 de 2018 al informe que nos acaba de entregar la Contraloría de Bogotá, con el endeudamiento en

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

vigencias futuras de 24.6 billones, el costo, el incremento del valor de la construcción del Metro elevado a 2020 ha sido de 2.3 billones, se ha incrementado el costo sin que tengamos todavía estudios finales o estudios de ingeniería de detalle y sin hacer los cálculos de lo que sería el costo de la financiación, los intereses y el valor del dólar.

Hicimos otra pregunta a la Empresa Metro, explique por qué se han aprobado cuarenta y un vigencias futuras entre ordinarias y excepcionales por valor de 24.515.807.000.000 millones, si el costo previsto del proyecto para la primera fase de la primera línea del Metro desde el patio taller ubicado en Bosa hasta la calle 72 con Caracas tiene un costo estimado de 16 billones de los cuales al Distrito le corresponde el 30% o sea 7 billones, nos dan una respuesta que no hemos podido comprender porque en realidad lo voy a demostrar lo que nos dice es que no estaba, en efecto dice la Empresa Metro, "(...) se tramitaron cuarenta y un solicitudes de vigencias ordinarias y excepcionales y es de resaltar no obstante, que todas estas solicitudes de vigencias futuras no están asociadas al Proyecto de la primera línea del Metro sino que comprende otras necesidades y servicios a cargo de la entidad tanto por inversión como por funcionamiento. Dentro de estas solicitudes de vigencias futuras tenemos servicios de tecnología y soporte financiero y documental de la entidad, el programa de seguros, demoliciones y encerramiento de predios, consultorías especializadas, compra de predios y traslado anticipado de redes que están a cargo de la empresa revisoría fiscal entre otros servicios y necesidades de la entidad. Los 16 billones de pesos sí hacen referencia expresa al proyecto de primera línea del Metro y están reflejados en precios constantes de 2019".

Señor Gerente esa respuesta no nos parece real, nos parece que es engañosa, no entendemos por qué asegura usted que el traslado anticipado de redes, la compra de predios, las consultorías especializadas no están asociadas a la inversión del Metro cuando aquí está la evidencia de que en el Conpes 3900 ustedes lo pueden ver ahí que esos componentes sí hacen parte del costo total del proyecto de inversión Metro y que además hacen parte de los componentes de cofinanciación del aporte del 70% de la Nación. Cosa distinta, es que estos componentes fueron excluidos del contrato de concesión con la empresa china, pero no es que no hagan parte de los costos del proyecto y del endeudamiento en el que se encuentra Bogotá para ser financiados y ejecutados directamente por el Distrito con una inversión por encima de los 2.4 billones de pesos. Además, en el cuadro 119 sobre vigencias futuras excepcionales, elaborado

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**


por la Contraloría de Bogotá donde establece que los 23.010.559.000.000 millones de pesos de vigencias futuras aprobadas están asociadas a los costos de inversión del proyecto Metro de Bogotá, como lo pueden ver ustedes ahí en la filmina.

Es impresionante cómo ha habido un incremento por los costos de operación, el incremento vemos y ustedes pueden ver 16.2 billones de inversión del proyecto, 2.4 billones la Empresa Metro en donde están aquí justamente lo que estaba señalando, predios, interventoría, consultoría especializada y los 13,8 billones del contrato de concesión es lo que nos da los 16.2 billones de pesos, pero ahora miremos qué ha pasado, cómo va el desarrollo y la ejecución de este proceso, dos años después de firmarse la concesión del Metro de Bogotá en el 2019, no existe cierre financiero, porque el costo final se conocerá solo cuando se terminen los diseños finales o los diseños de ingeniería de detalle y saben para cuándo están previstos, para el 10 de enero del 2023, o sea los estudios de ingeniería de detalle solamente se podrán conocer el 10 de enero del año 2023, mientras tanto, esto es incertidumbre.

Nosotras hicimos una pregunta también en la proposición para este debate, sírvase explicar y enviar los soportes del cierre financiero del contrato de concesión de la empresa china, ¿Cuál fue la respuesta? la respuesta es que de acuerdo con lo establecido en el capítulo IV del contrato de concesión 163 de 2019, el concesionario deberá acreditar el cierre financiero dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes al cumplimiento de todas las condiciones para iniciar la fase de construcción establecidas en la sección 9.1 del mencionado contrato. El cierre financiero se debe acreditar al final de la fase previa la cual tiene un plazo de 810 días a partir del acta de inicio que fue 20 de octubre de 2020, entonces por eso estoy diciendo que solo hasta enero del 2023 conoceremos esa información.

Yo quiero recordarles las tragedias de nuestro país, las tragedias económicas y cuando estoy diciendo tragedias es que me estoy refiriendo al dinero público, el dinero público que no es de nadie en particular, es de la sociedad colombiana, cuando estoy diciendo el dinero público, me refiero a que ni un peso ni un centavo, debería malgastarse ni perderse porque es de la sociedad y quiero mostrarles esta imagen porque quiero demostrar por qué se desplomó la concesión del río Magdalena, el Consorcio Navelena se desplomó porque no existían estudios finales, estudios de detalle, porque tuvieron que decretar oficialmente la caducidad del contrato para la



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

recuperación de la navegabilidad del río Magdalena, porque no existieron esos estudios, porque no se cumplió con eso, pero no solo eso, miremos el tema en el diseño, cuál fue la causa del colapso del túnel auxiliar de Hidroituango tan sonado, Hidroituango, en este proyecto, la Contraloría General de la Nación dictaminó un hallazgo fiscal de daño patrimonial por 4 billones de pesos y miren esto, la empresa Integral responsable del diseño que es la misma empresa que hizo parte con la empresa SENER, le suena, SENER del Consorcio de la interventoría del Metro de Bogotá y la empresa INGETEL les suena, fue la interventora de Hidroituango y es la misma empresa que hizo parte de la empresa SYSTRA del estudio de factibilidad del Metro de Bogotá.

Y no solo eso ¿Cuáles fueron los sobrecostos del Metro de Medellín?, ¿Cuánto se subió el Metro de Medellín? Los 650 millones de dólares que costaba inicialmente el Metro de Medellín terminaron en 2.174 millones de dólares, la obra del Metro arrancó en 1985 pero debido a una serie de enfrentamientos entre las partes, el proyecto se paralizó entre 1989 y 1992, año en el que se retomaron las obras, la primera línea del Metro concluyó en 1995 y el resto de trazado en febrero del siguiente año. Los costos adicionales que se generaron por la demora en la ejecución del Proyecto y los cambios que se le hicieron sobre la marcha se pagarán solamente en los próximos 80 años porque el costo del proyecto del Metro de Medellín se subió un 300%. Cuatro años después vuelvo al Metro elevado de Bogotá de haber terminado el supuesto estudio de factibilidad en el año 2017, no existen estudios de ingeniería de detalle, sí existía para el Metro subterráneo, existieron para el Metro subterráneo pero en este caso no existen los estudios de ingeniería de detalle y faltan quince meses para que sean terminados y entregados para conocer el costo final y la viabilidad financiera de este proyecto.

Nosotras preguntamos también, indique cuándo empezaría la fase de construcción de la primera línea del Metro de Bogotá y cuál es el cronograma proyectado para esto y la respuesta fue, “según lo establecido en el contrato 163 de 2019 la fase de construcción de la primera línea del metro inicia el 10 de enero de 2023 y termina el 16 de septiembre de 2027” y miren cómo van las cosas, cuatro años después de haber terminado el supuesto estudio de traslado anticipado de redes de servicios públicos, aún falta por terminar cuatro estudios y diseños de redes del acueducto, pero miren el siguiente cuadro, cuatro años después de haber terminado el supuesto estudio de



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

traslado anticipado de redes de servicios públicos en el 2017 de las veintiocho obras de traslado anticipado de redes del acueducto, veinticinco de las obras registran cero avance, cero avance y se supone que el año entrante hay que entregarle a la empresa china los resultados tanto del traslado anticipado de redes como los resultados de la demolición de las viviendas para poder construir el Metro, sin estudios de ingeniería de detalle y qué tal que cuando se haya trasladado todas las redes, se hayan demolido todas las casas, los estudios finales den otro resultado.

Cuatro años después de haber terminado el supuesto estudio de factibilidad en el 2017 y haber iniciado la compra de predios para ser demolidos y entregados al concesionario, a la fecha solo hay disponible para entrega material 99 predios correspondientes al 7% con el agravante que antes de finalizar el 2022, que el 2022 es el año entrante, todos los 1.443 deben ser demolidos y entregados al concesionario para poder cumplir con el cronograma de inicio de obra del Metro en el 2023. Esto es muy grave concejales y concejalas porque es que este Concejo de alguna manera tiene una gran responsabilidad, aquí se han aprobado los recursos, se aprobaron las vigencias futuras, no hemos sido exigentes con esto, el endeudamiento de Bogotá y la Nación, el Metro de Bogotá después de la supuesta terminación del estudio de factibilidad en el 2017, el costo de inversión y de financiación sería por 22.3 billones pero cuatro años después de acuerdo con el informe de la auditoría de la Contraloría se ha subido en 2.3 billones, o sea ya son 24.515.807.000.000 millones como lo he repetido, corresponden a la inversión de este proyecto, a esta cifra hay que sumarle 1.1 billones a los 23 que fueron el 15% de vigencias futuras, también del cupo de endeudamiento.

Así las cosas, el endeudamiento del Distrito y la Nación es demasiado grande lo que significa que se ha ido incrementando de manera exponencial y pensemos en los años que faltan cuánto más, cuando estén los estudios de ingeniería de detalle cuánto más se va a incrementar el valor del Metro elevado de Bogotá y de dónde van a salir los recursos, yo quiero decirles que quisiera ser más optimista pero no podemos, no podemos, tenemos que ser realistas y decir que yo veo con estos costos, con esta situación, con estas demoras una amenaza de ruina en la Ciudad porque de acuerdo con el proyecto Metro de Bogotá para poder dar inicio a la obra del Metro en el 2023 el Distrito en cabeza del IDU y la Empresa Metro deben hacer la entrega material de 1.443 predios al concesionario chino, es decir, esos 1.443 deben ser demolidos en

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

medio de un año y más de 600 de esos predios están ubicados en la parte céntrica de la Ciudad, más de 600 de esos predios ¿Qué previsión se tiene para que el tráfico de Bogotá y la movilidad no se afecte absolutamente? Además, todas las obras de traslado de redes de servicios públicos deberán ser entregadas en esa misma fecha, esto puede generar un desastre urbanístico, ambiental y social que se puede dar en el año próximo y por eso considero muy importante, advertir concejales, concejalas, ciudadanía y decirles a los funcionarios y decirle a la Alcaldesa Claudia López, hay que ser responsables con esta Ciudad.


Hay que ser claros, hay que decir la verdad porque en realidad este país no aguanta más desastres, este país no aguanta más mentiras.

Gracias Presidenta.

PRESIDENTA: A usted concejal Ana Teresa por el buen uso del tiempo, seguiría entonces la concejala Susana Muhammad.

H.C. MARÍA SUSANA MUHAMMAD GONZÁLEZ: Bueno Presidenta, la concejal Ana Teresa Bernal ha mostrado en qué va la lógica -señor Gerente del Metro-, de esas mega concesiones que sabemos también se ha vuelto digamos recurrentes en la Agencia Nacional de Infraestructura, todo se concesiona, vías con investigaciones hoy muy serias de los sobrecostos y la rentabilidad de esos contratistas que al final a veces terminan siendo mucho más altas que hasta la misma inversión de capital y mientras tanto los ciudadanos están tratando de ver cómo pagan todos esos peajes para sostener esas concesiones que como bien lo dice el Gerente de Transmilenio son contratos sagrados. Eso por encima de todo hay que pagarlos y obviamente, están amparados en cláusulas que ponen de garantía el mismo presupuesto público, pues yo entiendo que hay que tener garantías para que los bancos le puedan prestar al Sistema de Transporte, a mí lo que me sorprende de todo esto Gerente es la decisión de la Alcaldesa Claudia López de volvernos a aplicar la fórmula con la lógica de la segunda línea pero además con la lógica de este gigantesco paquete de obras que presentaron en el Conpes por 30 billones de pesos en total con el Presidente Duque.

Y son obras que además, digamos mi debate va a estar un poco sobre la pregunta de la sustentación de este Conpes porque y ustedes me corregirán, pero es lo que he

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

entendido de la información que me enviaron porque entre este paquete de obras al 2035 que además se está alineando con el POT y se está alineando con el Plan Maestro de Movilidad que curiosamente Secretario en el Conpes se sustenta en el Plan Maestro de Movilidad aunque se dice otra cosas y ahorita estamos analizando con el POT el Plan Maestro de Movilidad, pero aquí vamos usando los instrumentos para empezar a pegar todas estas obras con babas y realmente todavía yo no he podido ver a pesar de las modelaciones que me envió el Secretario de Movilidad del estudio que realizó Transmilenio para el incremento de la contribución del Distrito al FET que les agradezco esa información fue muy interesante leer a profundidad esos estudios pero todavía yo no veo Secretario claridad de la relación de este Sistema de Movilidad que se está planteando para la Ciudad, la lógica futura del POT o sea la lógica de la demanda futura y las finanzas que van a soportar este proceso.

Y a mí eso todavía me parece muy grave Secretario, a pesar de que veo que ya están por lo menos buscando tratar de hacer modelaciones, pero yo todavía no veo la coherencia de este proceso.

En estas obras vemos la primera línea del Metro tramo I que ya Ana Teresa explicó cómo es su lógica financiera, los trenes de cercanía que fueron generados sobre todo el de occidente que es el que va avanzado sin ninguna articulación real con la movilidad de la ciudad de Bogotá y por el que tendremos que pagar las intercepciones urbanas sin todavía saber qué significa esa inserción urbana de ese tren de cercanías a la ciudad de Bogotá y aquí es donde nos vuelven a aplicar con el Metro a Suba y a Engativá la misma fórmula de concesión en la misma lógica que realmente si hace que se firmen compromisos de forma muy rápida pero con altísimas incertidumbres sobre el futuro de la implementación de esas obras y con un modelo que nos ha mostrado Transmilenio de amarrarnos a contratos que toca honrarlos en el tiempo pase lo que pase incluida una pandemia mundial, no importa, toca honrarlos en el tiempo sin cuestionamiento del balance financiero positivo o negativo para el Distrito, y en esa lógica aquí nos estamos amarrando además también a concesiones para la ampliación de la Autopista Norte, a la ampliación de la carrera Séptima hacia el Norte de Bogotá y seguramente con lo que viene de las otras redes troncales, si se dan cuenta también el SITP, digamos el resto de troncales que desarrollamos son basadas con el modo bus fuera obviamente de las líneas del Metro que hoy ya aparecen cuatro líneas del

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Metro en el POT que tampoco le veo pies ni cabeza ni sustento técnico frente a oferta demanda, situación por pandemia y lo vamos a ver por qué.

Lo primero, es que las modelaciones que mandó el Secretario de Movilidad, la base de la modelación es básicamente los estudios realizados en 2014 por cobros de congestión, el inicio de la Administración en 2016 y la visión 2018 del POT, es con base en la población, con base en las actividades socio económicas, con base en los puntos de educación y la situación socio económica de ese momento que hacemos los tres escenarios para priorizar las obras del Conpes, pero resulta que entre el 2018 y el 2021 nos pasó una pandemia mundial y esa pandemia todavía no ha terminado, es más miren cómo estamos todavía con tapabocas y con una altísima incertidumbre de si vuelve a haber un pico en la Ciudad, si toca volver a cerrar el transporte, o sea no sabemos, no corresponde digamos a lo que ya asume Transmilenio en su estudio para la configuración de los aportes del Distrito al FET que es una ya previsión de una disminución hasta el 2030 de por lo menos 20% de la demanda, por los efectos del Covid y a mí me parece que a pesar de que no tenemos todos los estudios yo tampoco soy una fanática de tener que modelar la realidad hasta en su último detalle porque eso es imposible, sí es cierto que por lo menos Transmilenio ya acepta y hace tres escenarios de demanda general, todavía no hablamos de corredores, etc., sino tres escenarios de demanda que baja la demanda en 20% luego va subiendo en un 5% adicional comparado con el 2019 y asume que en 2030 volvemos a llegar a la demanda proyectada, pero resulta que estos escenarios de demanda digamos no se ven reflejados en esta priorización que además es una modelación Secretario de Movilidad que no es una modelación que realmente nos ayude a entender esa lógica de la oferta y demanda de los corredores versus la situación socio económica, versus la tarifa sino que es una modelación entiendo se realizó para priorizar los proyectos del Conpes. El resultado final es la priorización del proyecto.

Entonces si vamos a mirar digamos cómo se priorizaron esos proyectos, hay seis variables que se utilizan para definir y ranquear los proyectos, pero aquí todavía no vemos Secretario realmente de fondo ya el Sistema funcionando como un todo en la lógica de la movilidad y además, los desarrollos que vimos previamente asumen básicamente la lógica del POT de Peñalosa y eso me preocupa Secretario, porque ayer tuvimos un largo debate con la Secretaria de Planeación sobre la lógica del impacto de la vivienda en lo que se está proponiendo en el POT para Bogotá pero

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

también qué va a pasar en la sabana de Bogotá y se estima de acuerdo al DANE que vamos a tener supuestamente la necesidad de construir un millón adicional de viviendas y en el POT que tenemos hoy esas viviendas se van a construir a lo largo en renovación urbana de los corredores de movilidad, precisamente con el objetivo de tener densificaciones altas y esas densificaciones altas ahí yo le hago una primera pregunta Secretario, en lógica de la coherencia del POT esos corredores masivos de movilidad han modelado en la capacidad que están siendo diseñados y contratados porque aquí están las capacidades.

Como vemos Metro Suba Engativá 45 mil pasajeros hora sentido, troncal y Cali 25 mil, bueno y ahí están todas, es interesante por ejemplo ver la gran capacidad de los Regiotrans cuando supuestamente como vimos ayer hay un altísimo riesgo de densificación de los municipios de la sabana de Bogotá y vamos a ver un poco de ese modelo de urbanismo, mi pregunta Secretario es ¿el POT alrededor de esos corredores de movilidad nos está generando edificabilidad hasta de nueve, o sea poder construir nueve veces el tamaño del predio en altura, ¿hemos hecho los cálculos de la demanda que el mismo Sistema a partir de esa norma urbana va a generar en términos de demanda sumado a la capacidad actual que están previendo para esos corredores? Porque lo que estoy viendo de estos proyectos y de este Conpes es que se está basando en la lógica del POT 2018 y de los modelos 2016 y 2017 diferentes fuentes de información que tiene la Secretaría de Movilidad pero resulta que el POT de Peñalosa Secretario, ampliaba las áreas de extensión en 5.300 hectáreas hacia el Norte de la Ciudad, hacia Usme y hacia el río Bogotá y este POT por el contrario, está planteando una disminución de esas áreas de expansión en 2.300 hectáreas y está planteando una mega densificación en corredores que va a ser un debate que vamos a tener sobre la escala de esa densificación que autoriza la norma. Entonces aquí va mi primera pregunta en lógica de la discusión del POT Secretario ¿Estas capacidades que ustedes prevén de estos corredores masivos están modeladas en las lógicas de las densidades que está proponiendo el POT?

Porque si bien ustedes dicen en el artículo 162 del POT que estos corredores y trazados son indicativos pues lo que si no va a ser indicativo es la norma urbana que está aplicando en esas áreas Planeación Distrital, que va en esa lógica de densificación. Lo siguiente que me sorprendió en el estudio del POT es que en la versión que se le entregó a la CAR Secretario habían dos líneas de Metro, once

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

corredores de alta capacidad y cuatro corredores de mediana capacidad y un mes, dos meses después aparecen en el POT dos líneas de Metro y extensión de la primera línea 55.4 kilómetros, veinte corredores de alta capacidad o sea, se aumenta en 90% el número de corredores de alta capacidad y aparece además una tercera línea del Metro que dice que es elevada, eso dice el articulado yo quisiera que usted me sustente de dónde sale y por qué que la tercera línea del Metro ya estamos previniendo que es elevada, tan seguros estamos que lo vamos a dejar como un artículo en el POT y por qué, de dónde sale, qué sustenta este cambio de corredores de alta densidad, digamos de movilidad masiva, qué sustenta ese cambio en menos de dos meses y a mí esto me preocupa Secretario porque esto tiene implicaciones en la norma urbana precisamente.

Vamos a pasar a discutir un poco ese tema de las implicaciones de la densificación de vivienda y los corredores de transporte, ayer yo le pregunté a la Secretaria de Planeación por qué este POT no tenía una visión regional ¿Qué significa una visión regional? Si vamos a construir porque eso dice las proyecciones de la misma Secretaría de Hábitat que es necesario construir un millón de viviendas en Bogotá, si vamos a cerrar las áreas de expansión en la sabana de Bogotá, pero realmente la meta de construcción de vivienda del POT son solamente 588 mil viviendas, ayer le poníamos la tesis a la Secretaria que por lo menos 400 mil ciudadanos de Bogotá van a ser expulsados a los municipios de la sabana de Bogotá y sin embargo, a pesar que queremos cerrar la expansión urbana en Bogotá estamos proyectando corredores de movilidad regionales que están en este Conpes, pero no hay hoy un acuerdo urbano, de desarrollo urbano entre los municipios de la sabana y Bogotá y por qué esto es importante, porque me temo que lo que puede pasar es que esos corredores Regiotrans, extensiones de concesiones de las autopistas, la calle 63, las extensiones de la calle 80, las extensiones de transporte que ayer nos dijo la Secretaria de Planeación es que esa es la contribución de Bogotá, el cable a Soacha que tiene un ramal a Soacha, esas son las contribuciones de Bogotá a la Región, pero qué es lo que estamos haciendo con eso y ahí está mi pregunta ¿Estamos fomentando el mismo modelo que ha hecho que Bogotá se expanda de esta forma desaforada? Y por qué lo pregunto, porque la lógica cuál es, usted extiende un corredor de movilidad de mayor capacidad y lo que hace es generar una demanda de personas para que se vengán a Bogotá a hacer sus actividades, podríamos decir que estamos mejorando la oferta de transporte para lo que ya hay hoy, pero me temo que lo que vamos a hacer es



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**


aumentar la demanda de transporte y la capacidad de transporte en la práctica de la sabana a Bogotá.

Y sin un acuerdo de densificación y desarrollo urbano esos corredores lo que van a hacer es fomentar la urbanización de esos sectores de la sabana de Bogotá y por qué lo digo Secretario, porque esos corredores con inversión de Bogotá e inversión de la Nación lo que van a hacer es subir el precio del suelo en la sabana de Bogotá por donde van a pasar y al subir ese precio del suelo van a empezar a expulsar población más allá, o sea es una lógica perversa si no hay un acuerdo, si no hay dos cosas, uno, un acuerdo de desarrollo urbano con los municipios que implique por ejemplo, que las estaciones de los Regiotrans paran solamente en las zonas densificadas y los POT de esos municipios densifican solamente los perímetros urbanos, lo mismo con la expansión de las autopistas y por otro lado, que las cargas urbanísticas y las plusvalías que se cobran en Bogotá tengan un acuerdo y una lógica también con los de la sabana y sino la renta de ese suelo que va a generar los proyectos de movilidad va a terminar es beneficiando al sector inmobiliario privado fomentando a pesar que cerremos aquí nosotros la extensión urbana va a generar es la expansión urbana de la sabana hacia acá.

No sé si me hago entender, hemos tratado frenar la extensión urbana de Bogotá hacia la sabana pero esos corredores regionales sin un acuerdo de densificación de desarrollo y sin un acuerdo de plusvalía de cobro de plusvalías por el Estado puede terminar generando el desarrollo de la sabana hacia acá, o sea una conurbación en sentido inverso y tampoco hay una lógica de si queremos también fomentar en la lógica de desarrollo regional la capacidad de los municipios de mantener actividades en sus municipios que no todo dependa de Bogotá precisamente para disminuir la recarga de la demanda de transporte a Bogotá.

Entonces dejo esas dos preguntas para el debate del POT, primero, modelación de corredores de transporte masivo frente a densificación propuesta en el POT y segundo, yo no estoy de acuerdo con la respuesta de la Secretaria de Planeación ayer y yo quisiera ver también la visión del sector porque el transporte no es solo transporte, genera un desarrollo urbano y cómo están los acuerdos regionales, la tragedia Secretario de Movilidad es que si bien va haber actividad regional de transporte si se aprueba la región metropolitana no hay ordenamiento territorial metropolitano y esto



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

es un desastre de ese acuerdo terrible de gobernanza mal hecho que hizo el Congreso de la República y que nos quieren imponer de forma poco democrática.

Lo siguiente que quisiera hablar y ahí está digamos el acuerdo, eso es un mal acuerdo en mi forma de ver porque expresa lo que acabo de decir, porque es un acuerdo que además genera una gobernanza descentralizada pero no genera autoridad y competencias sobre el desarrollo de la sabana en donde la punta de lanza de ese desarrollo son estas obras de transporte, este Conpes que precisamente lo que va a terminar es acabando con la sabana de Bogotá si no hay ni autoridad de ordenamiento territorial ni plusvalías que cobre el Estado ni un acuerdo de densificación lógico en los municipios por donde van a pasar esos corredores ampliando esa capacidad de transporte. Y entonces aquí yo les hago una pregunta porque el tema crítico de estos corredores de transporte en lógica del POT es que precisamente van a aumentar la capacidad o sea la oferta de transporte pues va a generar también su propia demanda como pasa siempre.

En el Plan de Desarrollo en el artículo 90 ampliamos el objeto de la empresa Transmilenio para que formara parte de proyectos urbanísticos de iniciativa pública privada en la construcción y mejoramiento de espacio público en las áreas de influencia del Sistema, así como áreas de influencia de infraestructuras soporte del componente zonal y al Instituto de Desarrollo Urbano le ampliamos el objeto para que desarrollara planes y proyectos urbanos integrales. En el POT nos montan treinta y dos actuaciones estratégicas, muchas de ellas que superponen con el desarrollo de los centros integradores modales, las áreas de integración modal y los corredores de alta capacidad y supuestamente esto es y aquí yo veo dos escenarios, yo aquí le tengo una pregunta al IDU y a Transmilenio ¿Cómo va su adecuación institucional, han identificado ya de acuerdo a este Conpes y este desarrollo urbano que va a generar el transporte, las áreas oferentes?, la Empresa Metro ya tiene esa potestad, también interesante que nos cuente ¿cómo van a generar esos proyectos urbanos integrales?, si ya empezaron a por ejemplo, mirar las áreas estratégicas que deberían empezar a gobernar, si ya estamos pensando cuál es la norma urbana, si ya estamos pensando cómo vamos a desarrollar esas áreas y cuando hablo de un proyecto integral Director del IDU, urbano integral significa la capacidad del Estado de regular un área para un desarrollo equitativo y justo socialmente.


 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Hoy las comunidades a partir de ver este POT la dimensión de esta malla de movilidad y sobre ella la norma urbana que están poniendo, están con los pelos de punta porque lo que están viendo es la palabra expropiación por todas partes pero ustedes hoy Transmilenio, IDU, Empresa Metro tienen una competencia para poder desarrollar proyectos urbanos desde el Estado que generen equidad social, que generen una densificación razonable, eso es un debate que tendremos en el POT pero yo quisiera ver casi dos años después de que aprobamos esto, ustedes qué han hecho institucionalmente para estar listos para este proceso y por qué quiero digamos decir que esto es importante, porque necesitamos para precisamente evitar esa expulsión a la sabana, realmente capturar las plusvalías que el transporte está generando a lo público.

La historia de Bogotá es trágica en eso, hemos desarrollado corredores de transporte de alta capacidad donde la plusvalía y el plus valor que genera lo ha captado es el sector inmobiliario, no la Ciudad y eso ha generado un problema social, ambiental, económico en las áreas por donde está pasando el transporte y ya lo estamos viendo hoy con la construcción del Metro de Bogotá y en este momento la forma de desarrollo de ese proyecto en el territorio, nos está generando unos conflictos sociales impresionantes y porque además lo que muestra Transmilenio en su estudio para el Fondo de Estabilización Tarifaria que me parece pues muy interesante porque ahí Gerente de Transmilenio ustedes dicen bueno, supongamos que todas estas obras del Conpes van entrando en los cronogramas y dicen, vamos a suponer tres escenarios de demanda, que me parece interesante que hayan ya empezado pues sabemos que hay una altísima incertidumbre sobre eso pero algo que me llamó la atención Gerente y es que en esos escenarios de demanda ustedes asumen que la demanda que además está definida por el PIB per cápita en la ciudad de Bogotá, por la tasa de desempleo, por la tasa de amortización, por la capacidad digamos de acceder a un transporte privado, ustedes lo sigan viendo después de la pandemia como un factor de largo plazo, cuando precisamente hoy tenemos estructuralmente en la ciudad de Bogotá por lo menos un cambio drástico en un año de un 40% de población en pobreza y eso no está aquí en los escenarios, simplemente se asume digamos una reducción de un 20% de la demanda hacia el 2023.

Simplemente digamos lo expresan pero ni en las modelaciones de la Secretaría de Movilidad ni en las modelaciones de Transmilenio está la realidad socioeconómica


 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

actual de la Ciudad que nos cambió el mundo en un año sí, que hay una incertidumbre altísima de esa recuperación económica, también y entonces asumimos, digamos lo que asume Transmilenio inmediatamente es que para sostener digamos la estabilidad económica del Sistema pues hay que subir la tarifa cada año para supuestamente nivelar digamos los costos de la inflación básicamente, pero a mí me preocupa esa gran incertidumbre porque es un problema de la demanda, de no tener una correlación de la situación socio económica de la Ciudad. Yo no creo que la demanda sea tan inelástica en esta situación de pandemia, si fue inelástica normalmente porque un cambio de ciclo económico es un cambio de diez años, de ocho años, pero la pandemia cambió esa inelasticidad en la demanda y me parece muy importante, o sea, yo creo que ahí hay una gran incertidumbre.

¿Qué nos dice Transmilenio digamos suponiendo que la recuperación económica pues va a llevar hasta el 100% de la demanda se recupera en 2030, que de todas formas en esos escenarios desde el año 2022 hasta el 2031 más o menos el Distrito tiene que ir poniendo entre 1.7 y 2 billones de pesos al FET anuales y esto va incluyendo las obras que van entrando, si yo entendí bien su documento Gerente, o sea, ustedes van incluyendo la oferta adicional de transporte que va entrando, si entran las troncales, entra la primera línea del Metro, bueno van a entrar. Esto significa Presidenta en diez años, 20 billones de pesos, o sea estamos hablando de un costo operacional del transporte de 20 billones y de un Conpes de infraestructura de 30 billones. Estamos hablando de más o menos 50 billones sobre la mesa que va a tener que financiar el Distrito y la Nación de esos 30 billones de pesos en obras con altísima me parece a mí, lo digo incertidumbre, y aquí yo les hago una pregunta, es una pregunta de fondo y un poco estructural, porque es que, si ese es el panorama con la incertidumbre de la demanda por la situación socioeconómica, Transmilenio dice que no, que eso no tiene relación, lo dicen así textualmente en su estudio.

Yo creo que sí y ahí hay una incertidumbre, con la incertidumbre de los costos de la primera línea del Metro y la complejidad que está siendo hacer esa obra, yo les pregunto de verdad que si no es hora de cambiar el modelo, porque lo que propone el Conpes es seguir profundizando el tema de las concesiones, que nos dejan en esta inflexibilidad por cláusulas como las que tienen los contratos que dicen pues que entiendo por qué lo dice pero yo no creo que ese sea el modelo, dice: “el riesgo de que los recursos disponibles en el FET no sean suficientes para cubrir la diferencia, no se

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

encontrará atribuida al concesionario y se encuentra garantizado con el compromiso de pago extendido por el Distrito Capital, suscrita como un compromiso unilateral o a favor de Transmilenio -por eso yo le entiendo Gerente cuando usted dice que los contratos hay que honrarlos porque están en esas cláusulas- en su calidad de gestión del Sistema por medio del cual se ha obligado reconocer los valores que conforme a lo previsto en el presente contrato tendrían derecho a percibir el SITP y a través del mismo sus concesionarios y agentes”.

En esta incertidumbre y en esta situación nosotros hemos lanzado una propuesta que volvemos a lanzar en este debate Gerente de Transmilenio y creo que obviamente esta es una decisión de la Alcaldesa y es incluir en esa negociación que sería bueno Gerente que nos cuente si ya abrieron las mesas de renegociación con los concesionarios que se incluya que esta plata 20 billones de pesos en las concesiones futuras sea por el tiempo de la concesión participación accionaria del Distrito en las empresas y que se destina a operación, entonces ya no estamos hablando de 20 billones de pesos de gasto financiero si nos va bien con el transporte y ahorita vamos a hablar de las plusvalías etc., si nos va bien con el modelo y con el sistema todos ganamos, pero no puede ser como está hoy que si nos va mal, entonces pierde el Distrito y si nos va bien, ganan los concesionarios, eso no es equitativo en una situación fiscal como la que tenemos ni en una situación de pandemia.

Y lo segundo, también que nos hemos empeñado y pues desafortunadamente veo con este Conpes que vamos a seguir ese modelo en el modelo basado en buses y ese modelo basado en buses con estudios internacionales muestra que en el largo plazo es mucho más costoso, es que ustedes saben que aquí hay que cambiar la vía por la que pasa el bus cada 20 años y si queda mal hecho como Transmilenio por la Caracas lo hemos cambiado cuatro veces en 20 años, es que el tema de mantenimiento y el tema de combustible es altísimo, pero acá en este Conpes Secretarios, por ejemplo Secretario de Movilidad calle 13 ¿Por qué insistimos en una troncal de Transmilenio por la calle 13? Con una oportunidad de meter un tranvía con doble utilidad para carga y para pasajeros y empezar a hacer un reemplazo de toda esa carga que entra por ese borde occidental de la Ciudad y por el sur con los impactos que ya todos conocemos.


 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

¿Por qué se empeñan en seguir en el modelo de los buses? Si al final en el largo plazo mucho más costoso por el mantenimiento, por la operación y esto además es muy relevante por la situación fiscal y aquí yo quiero hacer una pregunta que la concejal Ana Teresa hizo en un debate anterior frente a este Conpes pero la quiero digamos repetir en el marco de este debate, si en el año 2022 vamos a llegar con lo que ya estamos a un techo de endeudamiento del 80% y además de eso ya tenemos pignorada la sobretasa a la gasolina a 20 años en un 50% para los compromisos que ya tenemos, si el endeudamiento de la Nación por la crisis fiscal del Covid se ha multiplicado, si además en el 2020 los ingresos fiscales todavía no se han estabilizado, hasta ahora vamos en un 7% menos y como dije la incertidumbre de la demanda y la relación con la tarifa, con un 40% de población en pobreza monetaria, de verdad ¿Cómo creen que vamos a financiar todo esto? o sea de verdad seriamente ¿Cómo vamos a financiar todo esto? y ¿Por qué seguimos profundizando el mismo modelo de concesiones y el mismo modelo costosísimo de buses en semejante situación.

Yo quiero de verdad que hagamos una reflexión a profundidad en este debate y secretarios que de verdad nos digan si ustedes se sienten de verdad, seriamente, honestamente, cómodos con los soportes técnicos de ese Conpes, con los soportes técnicos de la situación financiera del Sistema y exclusivamente le tocaría a la Secretaria de Hacienda, pero en las discusiones del Distrito.

Termino con esto Presidenta, hay unas vías Director del IDU que ya nos anuncia el POT que van a pasar por encima de estructura ecológica principal, inclusive una segunda línea del Metro en ese estudio de prefactibilidad que entregaron con el humedal Tibabuyes, nosotros somos, realmente decimos que la estructura ecológica principal se respeta y que tienen que buscar alternativas y pregunto posibilidades por ejemplo de soterrar algunas de esas vías en Bogotá, o sea no hay espacio en Bogotá, no hay espacio físico pero nosotros seguimos dándole prioridad al transporte en superficie cuando necesitamos darles prioridad en superficie a ecosistemas, a lo verde, a todo ese espacio público que se necesita o sea vamos a tener densificación alrededor de los sistemas de transporte con edificabilidades de nueve, no cabe todo eso, es que no cabe, ni siquiera, espacialmente no cabe, no podemos seguir quitándole pedacitos a la infraestructura ecológica principal, tampoco a los sitios que tenemos oportunidad hoy de verdad de volver bosques urbanos, de volverlos parques como Santa Helena como el corredor del Salitre que ayer Planeación nos dijo, no eso va a

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

cambiar pero la comunidad quiere todo el corredor verde y lo que dice el IDU es no vamos a pasar la vía de 40 metros a 30 metros y nosotros vamos a defender en el POT que se busque una alternativa a la movilidad.


Es que no podemos seguir sacrificando lo poquito que nos queda de oxígeno y la ciudadanía de Bogotá lo que quiere es oxígeno, eso es lo que quiere la ciudadanía de Bogotá, ahí faltaba una diapositiva que no sé por qué no está pero nombro las vías, es el artículo, no me acuerdo qué número es, como ya tengo tantas versiones del POT ya no sé qué artículo es, 35 dice la Secretaria donde se explícita que van a pasar vías motos fluidas por el humedal Capellanía, el humedal de Torca Guaymaral, el humedal de Techo, el humedal del Burro y el humedal Tibabuyes, fuera de Torca y Guaymaral que lo que van a hacer es levantar la autopista que ya acabó con el humedal, ya lo fracturó, yo sí quiero Director del IDU y Secretario de Movilidad seriamente que busquemos alternativas para no pasar esa infraestructura vial por encima de estos ecosistemas.

Yo dejo allí Presidenta, muchas gracias.

PRESIDENTA: Perfecto concejal Susana, entonces le damos la palabra a la concejal Heidy Sánchez.

H.C. HEIDY LORENA SÁNCHEZ BARRETO: Bueno muy buenas tardes para todos y todas, funcionarios y funcionarias del Distrito que se encuentran acá, los entes de Control, bueno yo quisiera tratar este debate de control político en tres aspectos, lo primero, es lo relacionado con el Metro y de qué manera este profundiza la crisis financiera del Fondo de Estabilización Tarifaria, en segunda instancia, la improvisación respecto de la gestión predial que ha habido para la primera línea del Metro elevado y en tercera instancia la construcción del patio taller que se va a construir en una zona de riesgo por inundación, Gerente. Entonces en esa medida pues hablemos del Metro, a algunos colegas les molesta que uno se refiera a la anterior Administración pero pues bueno muchas de las situaciones que estamos viviendo el día de hoy en materia de movilidad pues tienen que ver con decisiones amañadas de la Administración de Enrique Peñalosa y es que en el 2014 se suscribió un convenio con la Financiera de Desarrollo Nacional, el Convenio 1880 de 2014, ya que una vez culminados los estudios de ese Metro subterráneo la idea era que la Financiera de Desarrollo Nacional



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**


pudiese consolidar ya lo relacionado con los estudios de ingeniería de valor, las alternativas de transacciones jurídicas y financieras que llevarían a cabo la licitación, la contratación y los proyectos para ejecutar ese Metro subterráneo.

Sin embargo, pues cuando llega el exalcalde Enrique Peñalosa en el año 2016 pues hace una jugadita muy amañada como las que ya se sabe de su Administración y es que nuevamente suscribe un convenio con la Financiera de Desarrollo Nacional y nos devolvemos al principio. Entonces nos devolvemos al principio y se le solicita que buscara alternativas de trazado, los impactos, la tipología para ajustar los diseños ¿Cuál fue el resultado de ese nuevo convenio con la Financiera de Desarrollo Nacional? Pues básicamente que se legitimara el cambio de edificación de Metro, entonces ya dejamos de hablar de un Metro subterráneo para pasar a un Metro elevado que nos devuelve al principio y un Metro pues alimentador de Transmilenio como lo discutimos el año pasado en este mismo debate, en este recinto porque no en vano en los estudios pues se habla de la construcción de nuevas troncales, Gerente del Metro y Gerente de Transmilenio, la troncal de la 68 que la Alcaldesa Claudia López dijo que no iba a construir, el corredor verde entre comillas de la Séptima, el de la Cali y pues el de la avenida Boyacá.

Es decir, que se necesita de esas líneas de Transmilenio pues para que ese Metro sin futuro pueda funcionar, ya vimos cómo la concejala Ana Teresa mostraba las reiteradas mentiras que ha habido respecto de la construcción de esa primera línea, pues esta jugadita de Peñalosa no solo nos costó más de 190 mil millones de pesos por desechar los estudios del Metro subterráneo sino que nos devolvió en tiempo, o sea, es decir hablamos de 8 años perdidos en esta Ciudad, 8 años perdidos que le cuestan día a día, a las y los bogotanos que se movilizan en el Sistema de Transporte Público si se hubiesen iniciado obras de ese Metro subterráneo creo que estaríamos hablando de otra cosa, ese ruido que escuchamos aquí pues no de manera permanente es lo que van a tener que vivir los y las bogotanos si es que inicia las obras de la primera línea del Metro elevado.

Además de esto y esto ya lo mencionábamos y lo mencionábamos en el debate, pues es que volemós al mismo modelo de Transmilenio y es que cuando se estructura lo relacionado con la primera línea del Metro elevado pues adicionalmente se dice que se entregará esta obra en concesión durante 20 años a este consorcio chino, 20 años,



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

20 años colegas, 20 años donde este consorcio va a llenar sus bolsillos de lo que pagan las personas que viven en Bogotá y aspiran algún día subirse a un Metro, a ese Metro alimentador de Transmilenio y pues no en vano, cuando digo que nos devuelve a ceros lo que hizo la Financiera de Desarrollo Nacional bajo esa instrucción del exalcalde Enrique Peñalosa es que además de esa concesión pues debe entregar los estudios de ingeniería a detalle.

El 20 de octubre se firmó el acta de inicio y pues se supone que son 2 años para esos estudios de ingeniería de detalle, o sea, es decir que hasta octubre del año 2022, Gerente vamos a tener seguramente conocimiento de cuáles son esos estudios de ingeniería de detalle; es decir, hemos perdido pues 8 años como ya lo mencionaba y a esto le llama la Alcaldesa construir sobre lo construido, yo todavía me pregunto qué salió de ese equipo que la Alcaldesa anunció el año pasado que iba a hacer estudio de lo que se había desarrollado hasta ahora de la Empresa Metro de Bogotá cuando estaba y decidió dejar en el cargo al exgerente Andrés Escobar.

Pero bueno aquí otra perla que se hizo respecto de estas modificaciones y es que bueno, esa concesión a 20 años escalando pues un modelo que es deficitariamente insostenible, es insostenible el modelo financiero de concesión que se ha proyectado en materia de movilidad en la ciudad de Bogotá y en el país, fíjese usted que en las proyecciones que hace Transmilenio bajo un escenario ideal en la entrada en funcionamiento de la troncal de la 60, de la Cali, la Séptima, la primera línea, el Regiotran entre otras variables se calcula que el Sistema Integrado de Transporte de 2020 a 2031 tiene un déficit de alrededor de 20,8 billones de pesos vía FET necesita, requiere, esto si además desde 2022 se garantiza el aumento anual del pasaje para que pueda subsistir el Sistema Integrado de Transporte y aquí quién pierde, el usuario por doble vía, uno porque le toca pagar más caro el transporte pero dos, porque resulta que los impuestos que paga van dirigidos también para el Fondo de Estabilización Tarifaria.

En esa lógica queridos colegas y algunos que no son de la bancada y que están escuchando la sesión virtualmente pues resulta que nos va tocar aprobar año a año un rescate social de 2 billones, concejal Celio y está bien que una vez pues la gente entienda y diga que los de estrato 1, 2, y 3 logren trasportarse pero no pueden durar diez años echando el mismo cuento y no podemos seguir aquí convenciendo pues a

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

la Corporación de que si eso pasa pues va a haber un paro patronal por parte de Transmilenio, es un paro patronal Concejala porque cuando los trabajadores paran eso sí se pone en riesgo un servicio público esencial y bueno, aquí el pobre sabe que si no tiene con qué pagar el pasaje pues sencillamente no se sube al bus, aquí muchas veces se ha hablado de las personas, de los colados de Transmilenio pero resulta que subsidiar el transporte de ingreso al Sistema Público de Transporte pues también es necesario.

Fíjese concejal Celio que el hablar de la tarifa diferencial para los estudiantes no se concibe para esta Administración, fíjese Concejal que cuando yo estaba en la Universidad cuando era concejal Jaime Caicedo de hecho hicimos recolección de firmas con las personas en situación de discapacidad en ese entonces y quienes estábamos en la Asociación Colombiana de Estudiantes Universitarios para exigir esa tarifa diferencial de transporte público para estudiantes y el día de hoy pues sigue siendo simplemente una utopía para los estudiantes y las estudiantes de los colegios y universidades de la ciudad de Bogotá.

Y es que uno pues digamos que en ese sentido para seguir a la siguiente diapositiva, pues esa plata no le entra a la gente que utiliza y necesita el Sistema Integrado de Transporte, esa plata es para pagar el déficit, pero obviamente pues cubre salarios, el tema de funcionamiento y demás, los costos fijos, pero también cubre las altas ganancias de los dueños de Transmilenio y veámoslos acá, ustedes pueden ver quiénes son los verdaderos dueños de Transmilenio, del transporte público masivo de la Ciudad y no es que la persona de estrato 1 se monte al bus para ir a buscar trabajo o sea, no es para eso que estamos hablando de solventar las ganancias y de que vaya hacia el Fondo de Estabilización Tarifaria, no, es para solventar los dineros y las ganancias de esas personas, de los Martínez, los Losada, los Hernández, los Rodríguez, los Gómez, los Cubides, los Wolf y los Baquero, de hecho Henry Cubides el señor de Metro Bus y de Envía pues muy amablemente transportó las firmas de las entonces congresistas Claudia López y Angélica Lozano de la consulta anticorrupción, muy amable, muy amable y bueno pues ahí está en qué estamos en esta actual Administración o sea, qué mala suerte vivir en Bogotá y no hacer parte de una familia privilegiada colegas, esos son los intereses de clase para los cuales gobierna esta Administración, para esas familias y aquí por eso nos venden el cuento cuando traen un proyecto de Acuerdo de Rescate Social, de reactivación económica, cuando

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

reiteradamente vemos que esos dineros van dirigidos para las ganancias de los privados y no solamente con lo relacionado con movilidad, sino también las obras de infraestructura de Metro, el año pasado lo veíamos más de 37% de los dineros que se proyectaban por ejemplo para la reactivación económica, el cupo de endeudamiento pues van dirigidos para movilidad y las obras de infraestructura.

Ahora bien, dentro del proyecto de Acuerdo de Rescate Social Gerente y digo el Gerente que estuvo durante todos esos días que duró la discusión de ese proyecto de Acuerdo de entre comillas Rescate Social y es que algunos colegas consideraron que era pertinente y pues que había como un voto de confianza a ese proyecto de Acuerdo, si se incluía la discusión, porque no hablamos de renegociación, si se hablaba con los operadores privados para ajustar esas ganancias, o ajustar los contratos, lo preocupante aquí es que la Alcaldesa hizo campaña con esa propuesta y ni siquiera la pandemia la llevó a cumplirla, ni siquiera la pandemia, prefirió pagar este año más de 2 billones de pesos vía Fondo de Estabilización Tarifaria, yo creo que y es absolutamente claro concejal Celio pues que la Alcaldesa también celebra que se haya aprobado en el Congreso de la República la Reforma Tributaria porque de ahí salía un billoncito de pesos para el Fondo.

De hecho, el Plan de Desarrollo Nacional lo permite Gerente y yo quisiera pues usted lo mencionaba en el debate de Rescate Social, Gerente de Transmilenio y es que pues usted lo decía pero a mí no me convence todavía, pero pues el artículo 98 del Plan Nacional de Desarrollo lo dice textualmente, “los contratos de concesión y operación deben contemplar el concepto de sostenibilidad y para el efecto se podría realizar las modificaciones contractuales a que haya lugar”, en campaña, Plan de Desarrollo, pandemia, se incluye este artículo nuevo en el proyecto de Acuerdo de Rescate Social y yo le pregunto Gerente de Transmilenio ¿Qué garantiza que ahora sí lo vayan a cumplir? Porque si vamos a venir año a año y pues vamos a incluir, incluir e incluir ese artículo pues no sé hasta cuándo vaya a estar eso y ya veremos porque si algo hemos aprendido de esta Administración es que les gusta ganar adeptos con el discurso alternativo, mencionando banderas que han sido de los sectores democráticos y alternativos históricamente en este país, pero pues gobiernan con la política neoliberal de siempre, sigue gobernando bajo esa política neoliberal y pues vende humo diciendo que esta es una Ciudad cuidadora, bueno entre otras cosas que ya hemos visto cómo se contradice de manera permanente la Alcaldesa Claudia López.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

El segundo tema, aquí ya seguimos con el Gerente de Metro y del IDU es la improvisación que ha habido en la gestión predial de la primera línea, una improvisación porque ha sido una improvisación lo que ha habido, aquí se han ufano de hablar, de adelantar el traslado de redes y colegas, ciudadanos y ciudadanas esto son sobrecostos para el Distrito, porque al no tener estudios de ingeniería de detalle, bueno seguramente muchos de esos predios que se han demolido serán perfectamente objeto de algún tipo de negocio inmobiliario. El 4 de mayo del año 2017 colegas, se suscribió el Acuerdo Interadministrativo No. 1021 de 2017 entre el IDU y la Empresa Metro de Bogotá y en su cláusula 5ª se indicó que la ejecución de la gestión predial se llevaría a cabo por parte del IDU con el fin de adquirir los predios por donde va a pasar ese alimentador de Transmilenio, el cual se realizaría de manera organizada por tramos o paquetes que iba a determinar la Empresa Metro de Bogotá para ir adquiriendo los predios.

Dentro de los anexos técnicos, cabe resaltar, el anexo técnico número 1, suscrito el 31 de agosto de 2017 el cual fue objeto de análisis por parte de la Contraloría, delegado de la Contraloría, y es que hay unos hallazgos que se incluyen allí, del informe de la Contraloría se puede asumir que las modificaciones del convenio inicial y su anexo técnico han trasgredido ógase bien, los principios en las acciones contractuales de las entidades estatales contemplado en el artículo 23 del Estatuto General de la Administración Pública, que es la transparencia, economía y responsabilidad de conformidad con los postulados que rigen la Función Administrativa, así como al de publicidad conforme a lo estipula el artículo 209 de la Constitución Política y demás normas relacionadas. Igualmente, la Contraloría ya acá hacemos mención de esos hallazgos, presunta incidencia disciplinaria por no suministrar la información completa y con oportunidad requerida, por ello se deberá realizar una nueva auditoría y confrontar los resultados hallados. Pese a esa circunstancia obstaculizar el ejercicio del control fiscal la Contraloría evidenció lo siguiente: Hallazgos disciplinarios:

1. No contar con un plan de gestión predial aprobado al momento de la suscripción del convenio ni estimación de costos directos e indirectos prediales incluidos en el anexo.
2. Que, en la estructuración de los documentos precontractuales del convenio y el anexo, se vulneró el principio de planeación, transparencia, responsabilidad y

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

publicidad, principios de la contratación estatal y que se cambia la esencia del convenio y su anexo.


3. La Empresa Metro de Bogotá pagó más del valor previsto en la gestión predial inicial.

Uno de tantos sobrecostos que va a tener ese Metro hacia el futuro.

En relación a las cuatro modificaciones y una prórroga que ha sufrido el convenio en 4 años, la Contraloría señala la no existencia de un Plan de Gestión Predial conforme lo establece el convenio, estipula como un deber, un deber el presentar este Plan lo cual derivó en ampliación de plazos y sobrecostos. En tanto pues no había antecedentes económicos y aquí un sobrecosto, establecer en el presupuesto de la gestión predial de forma pormenorizada que no se ha hecho. Así las cosas, el presupuesto inicial de más de 6 mil millones de pesos superó el 53% de lo proyectado, adicionándose en 3 mil millones de pesos para un total de 9 mil millones de pesos asociados a costos indirectos relacionados con la ampliación de los plazos para la ejecución del convenio.

¿Cuál es la opinión Gerente de la Empresa Metro? Sobre los hallazgos de la Contraloría, sobre los sobrecostos y extensión del plazo de ejecución del proyecto, porque no les extrañe colegas que más adelante el Distrito deba responder por demandas de responsabilidad, porque muchas de esas personas que se han visto afectadas, seguramente van a iniciar procesos administrativos para que se les puedan resarcir los daños ocasionados con esta improvisación y miren, a nuestra manera de ver esta improvisación en la gestión predial ha posibilitado la denominada por la Empresa Metro de Bogotá “vandalismo” sobresaliendo los casos en dos localidades, la localidad de Kennedy y la localidad de Puente Aranda y es que se identifica la existencia de bandas, habitantes de calle que se encuentran desvalijando los predios, pues como lo evidencia la Empresa Metro de Bogotá y cito “los hechos de vandalismo han desbordado la capacidad de reacción”. “No es posible velar por la seguridad de los predios colindantes”.

¿Cómo podemos interpretar eso colegas? Pues básicamente una falta de planificación e improvisación para construir esta primera línea del Metro elevado y ahora fíjense y yo aquí sí les pido especial atención a los entes de Control, especialmente a la Contraloría y es que a partir de esta situación señor Gerente se expide la Resolución 479 del 11 de junio de 2021, “Por medio de la cual se declaró urgencia manifiesta”

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**


colegas, urgencia manifiesta para la contratación de los servicios relacionados con la demolición de los predios ubicados en la localidad de Kennedy y aquí el artículo 42 del Estatuto General de la Contratación de la Administración Pública estipula: “La urgencia manifiesta se da cuando se presentan situaciones relacionadas con estados de excepción, cuando se trate de conjurar situaciones excepcionales relacionadas con hechos de calamidad o constitutivos de fuerza mayor o desastre que demanden actuaciones inmediatas y en general cuando se trate de situaciones similares que imposibiliten acudir a los procedimientos de selección públicos”, sin embargo, yo considero y aquí insisto, la intervención de los entes de Control, que existe un indebido uso de la figura de urgencia manifiesta.

Que existe digamos, no ha habido un ejercicio de cuidado, custodia, ejecución de los contratos de vigilancia, demolición, así como las ineficaces medidas de previsión por falta de estudios técnicos, sociales y que, en últimas, configuran un detrimento patrimonial, pues más si se te tiene en cuenta que estas acciones están replicando en otras localidades lo vemos en otras localidades de la Ciudad, es decir, pues existe una improvisación en la gestión predial. En consecuencia, pues se cerró el proceso de licitación pública, Contraloría para la demolición, limpieza, cerramiento y mantenimiento de los predios adquiridos por la Empresa Metro de Bogotá, S.A., requeridos para la ejecución del proyecto primera línea del Metro de Bogotá, tramo 1, pregunto acá Gerente ¿Cuál es la empresa beneficiada del contrato suscrito sobre la figura de urgencia manifiesta?

Segundo, ¿Qué soluciones se ha brindado, se están brindando a las personas y predios afectados, así como a los sectores aledaños? Se nos vienen demandas Directores y colegas y le va a tocar al Distrito responder y tercero, ¿Ha habido identificación o avances en las denuncias que se encuentran en la Fiscalía de los casos donde se han desvalijado predios y demás?

El tercer tema, al cual me quiero referir y con esto termino y es lo que tiene que ver con la ubicación del patio taller Gerente, de la primera línea y es que esto está en un predio que ustedes ya conocen que es el predio denominado el Corso en la localidad de Bosa, este predio pertenece a la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá y a la Corporación Autónoma Regional en un 60% es decir pues es de jurisdicción de la Corporación Autónoma Regional, actualmente en este predio Gerente, entiendo se



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**


depositan biosólidos en la parte derecha del lote y en el área restante 23 hectáreas aproximadamente, es donde supuestamente se va a construir el patio taller, sin embargo entiendo que para construir el patio taller se necesita de 32 hectáreas, queremos que se clarifique, le solicitamos señor Gerente que se clarifique sobre el área donde debe construirse ese patio taller porque pues son 23 hectáreas las que quedan pues no sería apto ese predio para construirlo.

El año pasado la exsecretaria de Planeación, la doctora Adriana Córdoba, suscribió una polémica resolución que fue la Resolución 1641 del 2020, esto generó revuelo y según dicen, esto fue lo que ocasionó el retiro del cargo de la exsecretaria de Planeación, el haberse atrevido a suscribir esta Resolución, porque pues aquí es clave destacar que esta derogó las resoluciones 1060 y la 1631 con las que el exalcalde Enrique Peñalosa hizo sus jugaditas clásicas de él, para modificar el Plan de Ordenamiento Territorial de la Ciudad cambiando usos del suelo en favor de proyectos privados de la infraestructura donde permite la urbanización de los bordes del río Bogotá, esas jugaditas en qué consistieron, resulta que en el año 2017 el exalcalde le solicita a la Secretaría Distrital de Hábitat entre comillas, analizar el nivel de amenaza existente sobre el suelo urbano aferente al río Bogotá, lo que modificó y redujo la zampa y protección ambiental, gracias al estudio básico, hago énfasis en ello, estudio básico de inundación realizado por el IDIGER, dejando por fuera la necesidad de adelantar estudios de geomorfología aluvial escala 1:2.000 estudios que de acuerdo a la Secretaría de Planeación Adriana Córdoba eran necesarios, fundamentales para la actualización del mapa de riesgo por inundación vigente.

Fundamentales, esto quiere decir que esta jugadita del exalcalde Enrique Peñalosa modificó el mapa de riesgos de inundación de manera anti técnica e irresponsable, irresponsable y que sigue sin actualizarse a escala necesaria en la propuesta del Plan de Ordenamiento Territorial del 2021. Estas modificaciones no solo sirvieron para la especulación inmobiliaria, sino que fueron claves para permitir que el patio taller del Metro de Bogotá que va a alimentar Transmilenio se ubique en el Corso. O sea, una modificación de un estudio de riesgo que pone en entredicho lo que quiere continuar la Administración Distrital.

La propuesta del POT 2021 contempla que el predio el Corso presenta amenazas de inundación por rompimiento de jarillones lo que implica que las innecesarias



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

intervenciones antrópicas por parte de la CAR y la Empresa de Acueducto por reducir la zampa del río Bogotá no logra reducir el riesgo de inundación, lo que hace inviable la construcción del patio taller en este predio Gerente. La actual Administración aun sabiendo de las acciones jurídicas vigentes que condenaron la suspensión provisional de los efectos de la Resolución 1631 de 2018 de la CAR mantuvo los contratos para la construcción del patio taller del Metro, bajo el argumento poco coherente de la no retroactividad de la nueva Resolución de Planeación han continuado con la ejecución de esta obra. O sea, hay una alerta acá que estamos a tiempo de ponerle atención y evitar un desastre para la ciudad de Bogotá, funcionarios y funcionarias de la Administración y quiero aquí recordar lo siguiente, el 23 de octubre de 2020 se firmó el acta de inicio con el concesionario Metro Línea SAS de hecho en serio deben verse ese video del alcalde de Cartagena es bastante curioso, que podría uno asemejarlo al video que presentó el concejal Andrés Forero.

Yo se les envió por ahí está ese video del exalcalde de Cartagena y ese dato pues no es menor ya que en palabras del exgerente de la Empresa Metro de Bogotá, el señor Andrés Escobar dice “mucho antes de hacer la licitación se comenzó la compra de los predios, predios que se encontraban en riesgo, es decir, antes, ya venían adquiriendo predios y lo demostramos en el marco del debate pasado, o sea esto ya era un negocio que estaba hecho con lo de Confirma, bueno entre otras cosas que hablamos acá sobre esos contratos a puerta cerrada que se hicieron en la Administración de Enrique Peñalosa y miren, tal es la confianza tanto de Peñalosa y Claudia López en estas anti técnicas modificaciones que en el mes de noviembre la Empresa Metro entregó los predios del Corso al consorcio para comenzar con las complejas obras del patio taller, esto quiere decir que la Administración Distrital compró los predios previamente y fíjense que cuando se anunció con bombos y platillos, se inician las obras de la primera línea del Metro elevado, la Bogotá Cuidadora le cumple a Bogotá, pues lo que inician son las obras en un predio que está en riesgo el patio taller, inicia las obras del patio taller, diría mi mamá como ensillando las bestias sin tener las bestias y ni que sé de caballos.

Para la preparación del debate y miren que nos pareció bastante curioso cómo desde la Secretaría de Ambiente y del IDIGER Secretaria de Ambiente, nos entregan estudios técnicos y ambientales de gestión del riego únicamente del canal de Cundinamarca, pero nunca se incluyeron los elementos frente al río Bogotá y que pueden afectar

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**


directamente el concepto de uso del predio y aquí importante, entes de Control que puedan hacer una revisión porque no es la primera vez que recibimos información incompleta por parte de las entidades del Distrito y eso impide que podamos hacer un adecuado ejercicio de control político y pues la necesidad de la veracidad e integralidad de la información que debería haber por parte de las entidades del Distrito, incluso Gerente yo le escribí a usted para solicitarle la respuesta a un derecho de petición que llegó hace poco, el día de ayer y no alcanzamos a revisar de manera detallada.

Ahora bien, de esos documentos técnicos que nos entregaron podemos observar cómo la construcción de este patio taller debe contemplar diferentes períodos de retorno de fenómenos de inundaciones en la ciudad de Bogotá y cómo la Empresa nos plantea lo siguiente, cito textualmente “dada la magnitud y relevancia del patio taller en el proyecto se analizó el nivel requerido para soportar un evento de inundación en mil años de período de retorno, lo cual arrojó una cota de terreno de 2.543,79 metros sobre el nivel del mar, con lo que se sobrepasa la cresta de las obras de protección existentes de la zona en una magnitud de 15 centímetros, sumado a ello, los requisitos técnicos del contrato 163 de 2019, con el cual se dio inicio a la obra de la primera línea del Metro elevado” y allí qué vemos, pues que se contempla la elevación del taller a un nivel rasante de 2.543,8 metros sobre el nivel del mar, es decir, que actualmente los diseños técnicos de la obra está a nivel de riesgo en términos de un evento de inundación y que las actuales obras de mitigación no lograría mitigar.

En conclusión y para finalizar este debate y es dejar claro que la construcción de ese patio taller que se construirá en el predio del Corso se puede inundar, pero bajo el sofisma de construir sobre lo construido y en la intransigencia de esta Administración vamos a poner en riesgo la Ciudad y pues sus consecuencias van a ser bastante complejas incluso para los vecinos de este predio.

Les quiero agradecer, muchas gracias Presidenta y colegas.

**PRESIDENTA:** Muy bien muchas gracias concejal Heidy, con esto entonces daríamos por terminada la intervención de la bancada de Colombia Humana-UP y pasaríamos a la intervención de la bancada de Cambio Radical que ya es la última de las bancadas de oposición que interviene en esta proposición.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Entonces seguimos con la Proposición 315 aprobada el 19 de julio inicialmente en Plan, se trasladó a Plenaria y la Proposición aditiva 370 que también fue trasladada a la Secretaría General. La proposición, el citante principal es el concejal Yefer Vega, pero por supuesto aquí participa toda la bancada de Cambio Radical.


Entonces según como ha coordinado la bancada, va iniciar su intervención el concejal Rolando González.

Concejal Rolando, adelante por favor, perfecto está aquí el Concejal revisando el tema de la presentación que pueda estar acá visible para la Plenaria, entonces vamos a darle un momentico.

Colegas les recuerdo que mañana a las 8:00 de la mañana se hará por parte de la Administración la radicación del Proyecto del Plan de Ordenamiento Territorial aquí en las instalaciones del Concejo por supuesto todos y todas en el Cabildo estamos invitados a asistir a esa radicación que estaremos con toda seguridad Presidente de la Comisión del Plan y la Presidenta, pero por supuesto es un evento de todo el Concejo así que les esperamos mañana.

Perfecto Concejal adelante.

H.C. ROLANDO ALBERTO GONZÁLEZ GARCÍA: Presidenta gracias, quería darles de pronto una pausa activa a los colegas, pero no encontré la pausa activa para los colegas, si me permite diez segundos Presidenta, no es que es bien peculiar doctor Celio porque muy similar a lo que a veces sucede acá, entonces para que podamos hacer un paralelo. Presidenta gracias, a todos muy buena tarde, ya después de casi 6 horas en el recinto pues hemos citado a este debate toda vez que los problemas que hoy viven los bogotanos en materia de malla vial pues son enormes, recibimos diariamente por redes sociales videos y testimonios de la precaria situación que se evidencia en diferentes zonas de la Ciudad, cuando vamos a las comunidades este es uno de los problemas que frecuentemente manifiestan los ciudadanos que se agravan en épocas de lluvias por los encharcamientos que se presentan en los corredores viales.


 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Muchas de estas afectaciones se vuelven trampas mortales para los ciclistas y las motos quienes son los más afectados por la presencia de estos huecos, veamos este video que vamos a proyectar para que las imágenes hablen por sí solas (se escucha el video del minuto 06:19:29 al minuto 06:20:05) este deterioro desde luego que supera con creces la capacidad institucional del IDU y de la Unidad de Mantenimiento Vial para dar respuesta a la problemática. Se han identificado varios problemas señor Director del IDU y Director de la Unidad de Mantenimiento Vial, como primera medida la falta de coordinación entre las entidades para arreglar una vía y ahorita fuera de estos micrófonos le hacía el comentario al doctor Sandoval, el arquitecto de la Unidad de Mantenimiento Vial.

Como segundo aspecto, no hay un cruce de información entre las entidades responsables del mantenimiento de una vía ni el IDU ni la Unidad de Mantenimiento Vial asumen la responsabilidad de ese arreglo y además se trasladan la responsabilidad con las alcaldías locales, que en últimas son quienes estas terminan asumiendo este compromiso frente a las comunidades afectadas, y por último, cuando los tramos viables quedan por fuera de los contratos de conservación, los tiempos de respuesta para su intervención son bastante dispendiosos pero además, también identificamos señor Director que hay una baja incidencia de la ciudadanía en la priorización del mantenimiento de las vías. En los procesos de presupuestos participativos, las comunidades proponen unos tramos que quedan simplemente en el banco de iniciativas, pero a la final pues muy pocas llegan a lograr su término por falta de presupuesto efectivamente.

En los últimos tres años la malla vial en buen estado decreció 9 puntos porcentuales, arquitecto Sandoval y se lo decía ahorita, en los últimos tres años, 9 puntos porcentuales, pasando del 57% del 2018 a 48% en 2021, lo que equivale a un deterioro alrededor de 100 kilómetros carril y este descenso pues genera un alto impacto presupuestal por el incremento en los costos por kilómetro para reparar una vía cuando no se le hace un mantenimiento rutinario. Estos costos varían de acuerdo a la tipología de malla vial siendo mucho más alto cuando se trata de malla vial arterial, mantener en buen estado 1 kilómetro carril de malla vial arterial señora Presidenta cuesta alrededor de 139 millones de pesos, usted que fue Directora del Instituto también pues tendrá más o menos claridad del tema.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Mientras que una malla vial intermedia o local cuesta alrededor de 46 millones, pero rehabilitar, no mantener sino rehabilitar una vía en mal estado en la malla vial arterial cuesta 18 veces más, eso da alrededor de 2.600 millones y una vía intermedia o local de este valor aumenta 43 veces que oscila alrededor de los 2 mil millones dependiendo del tipo de pavimento si es rígido o flexible. De acuerdo a las cifras oficiales y con el actual estado de la malla vial Bogotá requeriría una inversión de 5.43 billones concentrándose la mayor parte de necesidades en la malla vial local e igualmente se requieren recursos para la malla vial rural.

A pesar de estas circunstancias, la inversión en malla vial se redujo en el año 2020 en un 52% con apenas 393 mil millones, si se compara con el 2019, que fue 807 mil millones para el período 2016 a 2021, 3.2 billones de los 3.87 billones han sido invertidos para la malla arterial. En este año 2021 el IDU doctor Diego, nos presentó un presupuesto de 970 mil millones donde un 75% de este pues iba destinado a la malla arterial y tan solo el 15% quedaría para malla intermedia, el restante 10% pues lo dejaron para vías locales y rurales. Aquí vale la pena pues hacerse un cuestionamiento y es ¿Se está yendo para la compra de predios? Este dinero que se había establecido para la construcción, reconstrucción, en fin, de vías en la ciudad de Bogotá ¿Se está yendo para la compra de predios? Sin embargo, observamos que dentro de este cálculo que hace el IDU, el 44% de esos recursos se han destinado para la compra de predios y no necesariamente a mantener, rehabilitar o reconstruir las vías en mal estado, pero además hemos observado que la Ciudad se está llenando de predios comprados para ejecutar proyectos viales doctor Diego, inciertos.

De acuerdo al último informe el IDU posee 2.365 predios que se encuentran en proyectos que están aún en etapa de reserva vial, en los últimos 5 años esta situación le ha costado al presupuesto del IDU entre contratos de demolición, limpieza, cerramientos, vigilancia, mantenimientos, en fin, alrededor de 65 mil millones para custodiar estos predios, para evitar que sean invadidos, para evitar que les vayan a suceder algo etc., 65 mil millones nos hemos gastado con los recursos de los bogotanos custodiando los predios, desde luego un dinero nada despreciable que podríamos estarlo profesor Celio haciendo una inversión en infraestructura como tal.

Otro problema que se ha venido evidenciando es que la malla vial intermedia queda descuidada en la destinación de recursos para su mantenimiento, observamos que en

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

el período 2016-2021 a la malla vial intermedia se le han invertido 518 mil millones de los 3.8 billones ejecutados, a la intermedia, si desagregamos las inversiones por componente, el IDU pues dedica un porcentaje robusto, importante para malla vial arterial y teniendo en cuenta que la malla vial local tiene su propia fuente de ingresos, estas vías en los últimos años se han visto afectadas porque soportan el tráfico del SITP Zonal, Sistema que recorre alrededor de 2.500 kilómetros y que parte de esta se encuentra sobre los corredores clasificados como malla intermedia. Con la entrada de los nuevos buses del Sistema Zonal que son de mayor capacidad de pasajeros, es importante conocer cómo se articula y aquí queremos que nos contesten esta inquietud doctor Diego y Arquitecto Sandoval ¿Cómo se articula el IDU y la Unidad de Mantenimiento Vial con Transmilenio para garantizar una adecuada pavimentación sobre estos corredores?, ¿Cuál es la articulación que llevan a cabo interinstitucionalmente?

Otro problema que observamos es el lento cumplimiento de las metas, de 2.308 kilómetros carril de conservación de malla vial programados por el IDU, apenas van 92 kilómetros a la fecha; en el 2020 de 296 kilómetros proyectados se alcanzaron 12 kilómetros y en el 2021, de 201 kilómetros llevamos hasta ahora 80 kilómetros, adicionalmente a ello desde el año 2018 no se han destinado recursos para construcción de nueva malla vial intermedia y estos procesos debemos agilizarlos, no puede ser que recuperar un tramo vial demore hasta 3 años para su ejecución con base a los programas de los contratos de conservación, ya cuando vamos a recuperarlo pues está totalmente destrozado y prácticamente toca reconstruirlo o hacerlo nuevo.

Es importante revisar el nivel de cumplimiento de estos contratos, toda vez que a través de la figura de vigencias futuras se ha buscado darles continuidad a estos procesos para impulsar su eficiencia. En enero de 2020 se firmaron 12 contratos que sumaron 137 mil millones por 10 meses, pero faltando 2 meses para su culminación, observamos que en 7 de los 12 contratos su nivel de avance físico de obra no superaba el 50% y aquí pues el mismo IDU ha atribuido las demoras en la ejecución de los contratos a otras entidades del Distrito, puntualmente doctora Urrutia, pues lo ha hecho a trámites con la Secretaría de Ambiente y Movilidad e interferencias de las empresas de servicios públicos.



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Yo le estoy dando un dato de respuestas oficiales del Instituto, que las demoras han sido por trámites con la Secretaría de Ambiente y con las empresas de servicios públicos. Al consultar el SECOP, se observan 3 procesos en curso por 27 meses de la siguiente manera: 128 mil millones para malla vial arterial; 107 mil millones para la malla que soporta el SITP y 60 mil millones para vías rurales. Yo aquí quisiera hacer o quisiera elevar más bien una inquietud y es, estos procesos tienen vigencias futuras para los años 2022 y 2023, yo quisiera preguntar doctor Diego y Arquitecto ¿Se cumplen las metas de este Gobierno en mantenimiento de malla vial? O ¿Se tiene contemplado en las próximas dos vigencias se adicionen nuevos recursos para este propósito?

Para concluir pues quisiera que también me contestaran ¿Cuál va a ser la estrategia de medición y conservación de los pavimentos de la malla vial en víspera de la discusión del POT? ¿Cuál va a ser esa estrategia de medición y conservación en vísperas de la discusión del POT? Encontramos en uno de los artículos del POT que se propone lo siguiente, voy a abrir comillas para leerlo textual ya para culminar colega Carolina “(...) se definirá para ello una escala territorial denominada Unidad de Intervención Zonal agrupando a un conjunto de unidades de planeación local buscando que se generen unidades homogéneas en tamaño, cada unidad zonal contará con capacidad operativa”, entonces dejo las siguientes inquietudes ¿Se van a modificar los criterios actuales de priorización de tramos para mejorar la ejecución de los contratos? ¿Cómo se ha pensado aumentar la eficiencia, eficacia y ahorro de recursos en las intervenciones de conservación en la malla vial? ¿De qué forma se va a proponer que la ciudadanía decida en el proceso de conservación y que las vías a intervenir sean las que las comunidades necesitan?

Por último, ¿cuáles serán los instrumentos de coordinación interinstitucional que va a permitir una mejor gestión a la hora de contar con la información adecuada? Yo quiero cerrar ya con este video de cosas que ocurren hoy en Bogotá no tan particulares como las del señor de Cartagena ¿Cómo se llama el Alcalde? No tan particular como las de Dau, pero quiero que observen qué pasa con esta calle donde la comunidad nos ha manifestado que los carros literalmente vuelan para que lo proyectemos y observarlo (se escucha el video del minuto 06:34:14 al minuto 06:34:49) una calle con una trampa voladora tal como lo pudieron observar. Yo sí quisiera que revisáramos estos temas a detalle para no tener mayor inconveniente.



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Muchas gracias señora Presidenta, muchas gracias colegas y a los miembros de la Administración, gracias.

PRESIDENTA: Con gusto concejal Rolando.

Le damos la palabra entonces al concejal Yefer Vega ¿Concejal Yefer ahí nos está escuchando? Perfecto ahora sí le estamos escuchando, entonces adelante con su presentación.


H.C. YEFER YESID VEGA BOBADILLA: Presidenta, tenía entendido que iba la concejala Carolina.

PRESIDENTA: Ah bueno, perfecto, entonces ya le damos la palabra a la concejala Carolina y enseguida a usted.

Entonces concejal Carolina Arbeláez, adelante.

H.C. ADRIANA CAROLINA ARBELÁEZ GIRALDO: Gracias Presidenta, yo también espero no demorarme mucho, ya nos va cogiendo la tardecita noche aquí en este recinto.

Presidenta buenas tardes, buenas tardes a todos los colegas, buenas tardes a los funcionarios de esta Administración y a la ciudadanía que, pues todavía está conectada en este importante debate de oposición, hoy el tema que nos trae es la movilidad en Bogotá, un tema muy importante para la ciudadanía y una apuesta también en campaña de la Alcaldesa Claudia López, Bogotá hoy tiene muchos problemas por falta de gobernabilidad. La Alcaldesa va mal, va mal la seguridad, va mal la movilidad, está peor que nunca la Ciudad que está sucia, insegura, llena de huecos con una malla vial deteriorada y seguramente para la señora Alcaldesa en este momento el problema más grave es su imagen de desfavorabilidad, ya que en las últimas encuestas quedó registrado que la señora Alcaldesa tiene un 52% de desfavorabilidad mientras que la imagen favorable está ubicada en el 43%. La Alcaldesa hoy como podemos ver está en una tendencia a la baja y si no hacen algo para mejorar ese desgobierno pues no se van a poder recuperar de esta tendencia la señora Alcaldesa.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Pero miren esta misma medición indica que el 56% de los encuestados no aprueban el manejo que le está dando la Alcaldesa a la Ciudad y esto no es nada más ni nada menos que el reflejo de la incapacidad de esta Administración para resolver los problemas. Claudia López afirmaba como candidata que sería la Jefe de la Policía en Bogotá y que pondría a temblar a los delincuentes, esta es una frase que repetimos aquí mucho en este Concejo porque quedó grabada en nuestros corazones para siempre cuando la Alcaldesa lo decía en campaña, sin embargo como la Alcaldesa no ha sido capaz de gobernar y por el contrario, vemos que los que están gobernando hoy son los delincuentes en Bogotá, esto es muy grave señor Secretario y la ciudadanía sin duda alguna está esperando acciones, acciones contundentes y no que la Alcaldesa se siga lavando las manos culpando al Gobierno Nacional, a la Policía, a los extranjeros, o comparando cifras como las de Cali, un Alcalde del partido además de la Alcaldesa que le entregó la Ciudad a la delincuencia y ese señor no tiene punto de comparación, porque lo que está pasando en Cali es desproporcional a todo.

Aquí es importante que ustedes como funcionarios asuman la responsabilidad que les compete, la responsabilidad que les corresponde y es que esa mala gestión de la Alcaldesa Claudia López no es solamente en materia de seguridad, lo que está pasando con la movilidad en Bogotá es desastroso señor Secretario, es una pesadilla que no veo cómo podemos salir de eso, yo la verdad no estoy viendo estrategias, la ejecución de las obras en materia de movilidad es una vergüenza y a pesar de que lo único que esta Administración va a tener para entregar en proyectos de infraestructura son los que quedaron estructurados en la Administración de Enrique Peñalosa y que ni siquiera cambiándole el nombre o pintando las obras de otro color, han podido ejecutarlas y es que ahí está la diferencia entre la carreta de la Alcaldesa Claudia López en campaña y una cosa muy diferente, esa diferencia entre lo que se dice y se hace. La gestión de cada uno de ustedes se va a medir por resultados y les queda poco tiempo para poder lograrlos porque las cosas no pintan bien y se los tengo que decir de corazón y yo sí quisiera iniciar haciendo un seguimiento a la ejecución de esos proyectos de infraestructura incluidos en el Plan de Desarrollo y aprobados en este Concejo.

Rápidamente y esto más que hacerle un estudio porque no hay mucha información respecto al avance de estas obras entonces lo que sí surgen son muchas dudas señores secretarios y directores, Transmilenio por la Séptima el que pintaron de verde

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

y ahora llaman corredor verde, yo sí quisiera saber en qué va esta importante obra de Ciudad porque lo que pudimos revisar es que esta obra no avanza al ritmo que necesita la Ciudad y que lo que pasa en la carrera Séptima es verdaderamente desesperante y no sé a quién señor Secretario se le ocurrió la idea de montar una ciclovía por un carril que lo único que hace es un trancón infernal, o sea, de verdad la movilidad por la carrera Séptima, yo no sé si es que no la usan o nunca transitan por ahí y no se dan cuenta de lo que está pasando, es que las bicicletas lo mostró en un video el concejal Papo Amín de que son muy pocas las bicicletas que transitan por ahí, mientras el caos vehicular es espantoso y esto seguramente es lo único que va a pasar de manera trascendental en la Séptima durante esta Administración y es que mientras antes las personas para movilizarse por la carrera Séptima se demoraban 2 o 3 horas, pues ahora son 4 o 5.

Imagínense lo que pasa ahora con la maravillosa idea de poner una ciclovía señor Secretario, pero además esta es una obra que se convirtió en un capricho político de la señora Alcaldesa, un capricho político que lo que llevó fue a que se derrochara la plata de unos estudios y diseños que ya estaban avanzados, que fueron más de 10 mil millones de pesos, para terminar haciendo lo mismo y demorar la obra porque es que eso fue lo que pasó, lo que pasó con la carrera Séptima fue que quisieron cambiarle de nombre para poder quizás con un componente político electoral para la señora Alcaldesa, hacer ver que esto era totalmente diferente a lo que tenía Enrique Peñalosa y eso no es así, es la misma obra, pero aquí lo que veo es un derroche de recursos públicos que parece que no le importara ni le preocupara a la señora Alcaldesa. Y pasando a esa primera línea del Metro, me alegra verlo aquí no había tenido la oportunidad señor Gerente y estas son obras que debieron de haber empezado en junio pero también lo que se ha podido identificar es una demora y una falta de liderazgo y aquí sería importante saber cómo va la gestión de esta obra ¿Cómo va la gestión predial señor Gerente?

Esta es una enorme responsabilidad que usted no puede dejar en manos de cualquier persona porque esta es una responsabilidad importante porque además aquí seguramente se van a tener que enfrentar con todo lo que tiene que ver con las redes que además también es otro gran reto y tengo entendido señor Gerente y me preocupa y tengo que cuestionarle la salida de varios directivos de la Empresa, Gerente Administrativo y Financiero, el Gerente de Contratos, el Gerente de Desarrollo

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Inmobiliario, el Subgerente de Interfaces, el Subgerente Ambiental, el Subgerente de Captura de Valor, el Subgerente de Construcción, la Subgerencia de Predios, que ya además ha tenido dos renunciaciones y aquí uno lo que se pregunta señor Gerente es ¿Qué está pasando con esa memoria histórica del Proyecto? Y así mismo, el conocimiento y la experiencia de todo este personal que en empresas como estas que se está contando con un cronograma y unos tiempos establecidos, es muy importante toda esa curva de aprendizaje y toda esa experiencia técnica que estas personas tienen.

Pero esto no es lo más preocupante, lo más preocupante señor Gerente y preste cuidado a las alertas porque las alertas son para tenerlas presente y tenerlas en cuenta porque yo no dudo de su capacidad, he podido indagar un poco de su hoja de vida y veo que tiene una larga trayectoria y una experiencia que no me cabe la menor duda que esto es un reto para usted y que es importante para usted y para la Ciudad que esto salga bien, pero no solamente sumado a esas denuncias que hoy hace el concejal Andrés Forero, a mí también me han llegado quejas del maltrato laboral al que tiene sometido el personal el señor Jorge Hernández y que ha llevado y ha provocado la renuncia masiva de contratistas y funcionarios de planta y esto lo tiene que tener usted presente porque es que lo primero que se tiene que generar en una empresa de estas tan importante, es un ambiente de trabajo y no llegar a imponer a su manera las cosas porque me parece que esto no está bien y aquí hay que poner los ojos en cada una de las actuaciones éticas de sus funcionarios porque vamos a tener los ojos puestos encima de esos contratos y de ese personal que se contrate.

Pero continuando un poco con el tema de las obras importantes en materia de movilidad que quedaron estructuradas como por ejemplo lo de Transmilenio por la 68, la avenida de los Cerros, la calle 13, la ALÓ, la avenida Guayacanes, todos esos proyectos que en algún momento iniciando esta Administración, el Director del IDU nos mostró aquí en una presentación, creo que fue el primer debate de oposición que hizo Cambio Radical y fue un proyecto de avance de obra, esas obras importantes que la Administración le estaba entregando a la Ciudad y que era importante saber con cuáles se iban a continuar y cuáles se iban a priorizar y aquí no hemos enfrentado con seguramente intereses políticos de algunos jueces inclusive que han parado unas de estas muy importantes obras y que esperamos señor Director del IDU que se pueda hacer una muy buena defensa jurídica de estas obras porque no podemos permitir que paralicen la Ciudad como son los intereses de algunos sectores que lo que quieren es

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**


destruir y no construir y entonces estas obras que van a permitir mejorar la movilidad pero lo que vemos ahorita es que no han sido capaces de sacarlas adelante.

Incluso la Contraloría ya alertó sobre estas obras, de veintidós solo una avanza en los tiempos establecidos y aquí es importante que usted nos aclare señor Director porque es para nosotros importante saber por qué se han frenado cada una de esas obras y que usted pues nos pueda contar aquí a qué se debe y hemos hecho un seguimiento a las obras del propósito 4 del Plan de Desarrollo que tiene que ver con movilidad y por eso presentamos un derecho de petición para conocer la situación de estos proyectos que son los que se pretenden hacer en Bogotá para ser una región y un modelo de movilidad multimodal y me refiero a tres proyectos específicamente, uno, es la implementación de 5 mil cupos de ciclo parqueaderos, la construcción de 280 kilómetros de ciclo infraestructura de la Ciudad y el cable aéreo de San Cristóbal.

El 17 de agosto de 2021 se habían implementado 1.591 ciclo parqueaderos con los cuales se alcanza un 31,82% de ejecución pero la verdad, es que uno se pregunta si ese 32% ya después de casi 20 meses de Administración es lo más óptimo y aquí sí señor Secretario quisiera que nos contara en qué va ese otro casi 70% restante y también nos llama la atención que en la construcción de esos 280 kilómetros de ciclo infraestructura va en una muy pésima ejecución como podemos ver hay un avance físico de solo el 2,9% y una ejecución del 9% y es muy difícil de sostener y solo prueba la falta también de capacidad que tiene esta Administración para ejecutar los proyectos.

Si los kilómetros de ciclo infraestructura van mal el cable aéreo no ha empezado ni siquiera en términos físicos, pues reporta un 0% y a pesar de esto es importante informar que en la meta establecida en el Plan de Desarrollo es de avanzar en un 60% en la construcción de este cable y estructurar otros dos, yo no sé cómo lo van a hacer, sino han podido con uno pues no entiendo cómo van a poder con los otros dos restantes.

Frente al avance de la ejecución de los proyectos de infraestructura funcional y de servicios de Sistema de Movilidad, del Subsistema de Integración Regional, tenemos que de 22 proyectos, en obra se encuentran 4, la ciclorruta avenida Centenario de la avenida Constitución hasta el río Bogotá que no se especifica su avance y que sería

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

bueno que nos aclararan el por qué no se contestó el avance de esta obra, venía el Congreso Eucarístico de la carrera 68, desde la carrera 9ª hacia la autopista Sur y obras complementarias. En este proyecto de nueve obras la que mayor avance reporta es la ejecución física del 4,5% de ejecución presupuestal que asciende a un 2%. La avenida Caracas desde la avenida Ciudad de Villavicencio hasta la avenida del tramo desde la Caracas hacia la Picota que reporta un avance de ejecución física del 11% y presupuestal del 11,8%. Avenida Rincón desde la avenida Boyacá hasta la avenida Conejera y el Tambor desde la avenida Conejera hasta la avenida Ciudad de Cali donde su avance físico es del 22% y el presupuestal cercano al 17.

La avenida Tintal desde la avenida Ciudad de Villavicencio hasta la avenida Manuel Cepeda Vargas, calzada oriental donde su avance físico es del 57% y la ejecución presupuestal es del 64, creo que esta es una de las obras que aparentemente tiene una ejecución de más del 50% y solo un proyecto se ha terminado, que de acuerdo con el informe del empalme de la Administración anterior y que lo vimos aquí también en su momento hace un año, una de las obras que ya está lista para entregar o digamos ya ejecutada en casi un 100%, la avenida José Celestino Mutis y existen dos que no se encuentran incluidas dentro del Plan de Desarrollo, estas son la ciclorruta avenida de la Constitución desde la avenida Centenario hasta la avenida Ciudad Montes y la ciclorruta avenida Congreso de la autopista Norte hasta el Canal de río Negro.

Y otro tema muy importante tiene que ver con lo relacionado con esas obras de valorización que de acuerdo señor Director pues no teníamos todavía como avances, estaba supuestamente por empezar, algunas ya estaban listas para firma de contrato o de adjudicación y yo quisiera saber en qué van estas obras porque una de las propuestas que yo he hecho aquí es devolvamos esa plata a los ciudadanos, una plata que seguramente se va a necesitar porque si las obras no se van a hacer en los tiempos establecidos que quedaron en el Acuerdo, pues sí es importante que entonces los ciudadanos puedan ser retribuidos con estos recursos que ya tuvieron que pagar en medio de una pandemia porque la mayoría de hecho inclusive pueden estar yo creo que en mora que no han podido pagar este impuesto. Sería importante pensar en devolverles la plata porque pues al paso que vamos lo que va a pasar es que se la van a budinear.




 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Pero miren, en este Acuerdo que contiene un paquete de obras dividido en tres ejes, el primero de este es el eje Cedros que incluía once obras y quiero saber de las once obras cuáles ya están en ejecución pues según la información del mismo IDU, dos ya deberían haberse entregado, aceras y ciclorrutas de la calle 92 y la calle 94 desde la carrera 7ª hasta la autopista Norte y puente peatonal de la calle 112 con carrera 9ª, seis ya deberían estar en ejecución, aceras y ciclorrutas de la autopista Norte desde la calle 128 A hasta Héroes, aceras y ciclorrutas de la calle 116 con carrera 9ª y autopista Norte, también la ciclorruta del Canal Molinos entre la avenida carrera 9ª y Auto Norte, ciclo puente Canal Molinos, calle 73 entre carrera 7ª y avenida Caracas, calle 79 entre carreras 5ª y carrera 7ª, calle 85 entre carrera 7ª y 11 y tres empezarán obras en diciembre de este año que son las restantes, yo le haré llegar señor Director una relación de estas obras que nos tienen preocupados para saber su avance y su ejecución para poder seguir haciendo una supervisión de este tema y es que la ciudadanía que pagaron ya por estas obras y que es importante tener presente que la reactivación económica va de la mano de toda esta apuesta en materia de infraestructura.

Si nosotros logramos, hablo de nosotros porque hablo como ciudadana no como parte de la Administración, pero si se logra avanzar en la ejecución de estas obras seguramente la reactivación económica se podrá dar mucho más rápido, no es para nadie un secreto que parte de la estrategia de cualquier ciudad o de cualquier país para reactivar la economía es en obras de infraestructura y vivienda y este debate que también nos trae hoy sobre la malla vial en la Ciudad y por eso no puedo terminar la intervención sin hacer referencia a la misma. Este tema que al parecer para la señora Alcaldesa es una problemática de los ricos pero que parece que la Alcaldesa no ha recorrido por ejemplo, la localidad de Bosa con una malla vial que afecta a los más vulnerables, parece que a esta Administración no le interesara intervenir en las vías como también nos pasa con las basuras que lástima en lo que hoy se convirtió Bogotá, pero miren, la ciudadanía está muy molesta con la malla vial, cráteres por todo lado, hay vías que son literalmente piscinas. Hemos encontrado en un recorrido por ejemplo que hicimos por varias localidades el deterioro de la malla vial y no es un tema de clases como lo está intentando hacer ver la Alcaldesa, es una problemática que afecta a toda la Ciudad en el Norte, en el Sur, hay huecos por todos lados que están ocasionando además muertos.




 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Tenemos ya un reporte que los huecos han ocasionado 334 siniestros viales entre lo recorrido del año 2020 y el 31 de julio de 2021, esto es lo que está en cifras porque seguramente estas cifras deberán ser triples o muchos más y la falta de mantenimiento vial causó la muerte de 7 personas en el año 2020. La Alcaldesa asegura que las vías pueden esperar pero que un estómago con hambre no y estoy de acuerdo, pero es que aquí ni lo uno ni lo otro, porque lo que vemos y en los recorridos que hacemos es que a las familias no les llegaron los mercados pero siguen con su problemática de malla vial y de la vía deteriorada al frente de su casa que no les permite tener calidad de vida y lo que también hemos podido identificar en esos recorridos señor Gerente de Transmilenio, es que no solamente no tienen las vías adecuadas para que se puedan movilizar sino que ni siquiera llegan las rutas del SITP.

En estos momentos hay veinte barrios sin este servicio de transporte porque simplemente la vía no le permite transitar y yo sí quisiera mostrarles un video de un recorrido que estuvimos haciendo por San Bernardino en la localidad de Bosa donde lo que podemos ver es que los estudiantes del colegio Kimy Pernía en Bosa llegan a estudiar teniendo que pasar por unas piscinas de calles que lamentablemente pareciera que ni siquiera la señora Alcaldesa de la localidad tiene conocimiento, los niños tienen que ir embarrados, con botas pantaneras y tener que pasar por aquí para poder llegar al colegio, yo creo que esto no es justo ni con los niños ni con los ciudadanos que están viviendo en esta localidad y precisamente por eso estamos convocando junto con la comunidad a una audiencia pública para que la señora Alcaldesa Local, la señora Lizeth Jahira González responda, porque la señora Alcaldesa parece que no sale de su despacho, que no recorre las calles para darse cuenta del deterioro en que está la malla vial en la localidad de Bosa.

Esperamos que la señora Alcaldesa atienda a esta audiencia pública que vamos a citar y para ya ir concluyendo, el más reciente inventario de malla vial que tiene el IDU es del 31 de diciembre de 2020 y donde dicen que el 52% de las vías en Bogotá están entre regular y mal estado, o sea, el 52% esto es la mitad de la Ciudad prácticamente, y solo el 48 en un buen estado, es decir que pues más de la mitad de las vías necesitan intervención. 437 mil metros<sup>2</sup>, este dato es de la Unidad de Malla Vial, pero lo más curioso es que el IDU no cuenta con el inventario de los huecos actualizados y esto es importante que pudiéramos tener una cifra mucho más cierta de cuántos huecos hay en Bogotá y cómo está la vía, pero no solamente tener la información, más que tener

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

la información es cómo vamos a solucionar la problemática, tan chévere venir aquí a contar el problema, pero cuál es la solución.

Miren, el IDU tiene para este fin contratadas a 99 personas que le cuestan a la Ciudad 9.291 millones de pesos al mes de 754 millones pero aquí uno se pregunta pues el tiempo que la Alcaldesa quitó los recursos para hacer obras pues qué estaba pasando con estas personas, a qué estaban dedicadas porque pues, cuáles eran las funciones que estaban prestando y yo he hablado aquí y ustedes me han escuchado hablar del batallón de comunicaciones que tiene la señora Alcaldesa contratado en la Alcaldía pero en ese tema encontramos otro batallón que entre alcaldías locales, la Unidad de Malla Vial, la Secretaría de Movilidad, de Gobierno y el Instituto de Desarrollo Urbano, tienen a más de 1.838 funcionarios que se dedican a la rehabilitación y construcción de malla vial, la producción logística y la ejecución de proyectos orientados a este fin y por lo que se les paga al mes 6.607 millones de pesos, esto le cuesta al Distrito, es decir que los ciudadanos tenemos que pagar 78 mil millones de pesos al año, qué tristeza toda la inversión que se hace en personal pero que las obras no se vean.

Y quisiera terminar con dos temas muy preocupantes uno, es el POT señor Secretario y yo tengo que decírselo con toda la franqueza, este es un POT que no le sirve a Bogotá en materia de movilidad, esto es un POT diseñado para volver la Ciudad, paralizar la Ciudad, volverla un caos más de lo que hoy nos toca vivir y yo no sé si a usted señor Secretario lo tuvieron en cuenta para desarrollar las ideas magníficas en materia de movilidad que están contempladas en el POT, porque me preocupa que en el estudio que hemos adelantado del POT, el impacto que vemos es negativo para la movilidad. Destaco la no continuidad por ejemplo de la ALÓ obra que considero muy importante y necesaria además para la Ciudad porque ni siquiera es que eliminen la ALÓ es que no dan una solución alterna porque uno diría bueno, por no sé estudios técnicos, ambientales la ALÓ no debería continuar pero lo que sí debe pasar es que aquí tienen que haber alternativas de movilidad para la Ciudad, no es posible que a la fecha Bogotá no tenga variantes, no tenga cómo poder movilizarse sin tener que pasar de Sur a Norte por el medio de la Ciudad, eso además en varios debates aquí hemos dejando claro que en materia de medio ambiente es perjudicial para la Ciudad.

Entonces sacar del POT una obra tan importante como la ALÓ es definitivamente un desacierto, pero no solamente es la ALÓ señor Secretario, también lo vemos con la

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

avenida Boyacá esta es una vía principal que cubre el corredor del occidente de la Ciudad y su ampliación o extensión contribuía a mejorar la movilidad. Yo todavía tengo la fe de que esto se logre debatir en este Concejo y recapacitemos sobre la importancia de estas importantes obras para la Ciudad que no estamos hablando nada más y nada menos que de las obras que nos van a permitir movilizarnos en Bogotá, pero además el trazado de la malla vial en algunas partes queda incompleto, yo creo que usted como cabeza del Sector debe saber esta preocupación que no solamente tengo yo como concejal de Bogotá sino varios sectores se han pronunciado al respecto.

Esto es una información que sale de un documento que me entregó ProBogotá, donde también dejan sus preocupaciones aquí plasmadas y esto lo que logra evidenciar es un desconocimiento, no es posible que si necesitamos respuestas a la movilidad desde hace años estamos viviendo esta problemática se quiera reducir hasta el 75%, los carriles vehiculares en las vías existentes y me refiero por ejemplo, a los cambios de perfiles que se le están dando a las vías y que lo que vemos es que lograría reducir hasta el 75% de los carriles vehiculares o sea, por Dios pensamos que aquí montar en bicicleta es muy seguro, pues que seguramente ahora todos o tenemos una Ciudad totalmente plana o sin adultos mayores o sin discapacitados y entonces qué va a pasar con esas personas que están en condición de discapacidad o de adultos mayores que no usan la bicicleta o que sencillamente no porque los trayectos son muy largos o porque se sienten inseguros es que hoy en materia de seguridad por Dios están robando bicicletas más que nunca, pero están proyectando una Ciudad, cortando las vías para los carros.

Entonces esto va a colapsar, esto no me cabe la menor duda y no soy la más experta pues o sea yo no soy aquí una gurú en movilidad para saber que con esta propuesta que está trayendo el POT la Ciudad va a colapsar.

Vías también como la calle 63, bueno aquí no me voy a detener porque esto seguramente vamos a entrar en un debate más profundo durante la discusión del POT y ya para culminar, simplemente quisiera hacer una relación de un informe de cerca de 22 obras de las cuales 21 no han cumplido el cronograma y que según un informe de unos hallazgos que hizo la Contraloría de Bogotá, titulado Obras bajo Control dejan evidencia de unos posibles no, de unos sin duda, elefantes blancos para la Ciudad, como lo es esta primera etapa de reforzamiento estructural y adecuaciones


 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

arquitectónicas de la Unidad Deportiva del Salitre que según la Contraloría esta obra está abandonada y fue contratada hace 4 años, cerrada desde el 2017 con licencia de construcción vencida desde el 2020 y un grado de avance del 39%. Este atraso ha afectado a cerca de 250 mil deportistas de Bogotá y a las once ligas deportivas que funcionaban allí integradas por 791 deportistas de los cuales 119 son paralímpicos y el 9 de octubre del 2020 se inició un proceso administrativo sancionatorio por posible incumplimiento ante el IDRD y sería importante conocer el avance de este proceso.

Un proyecto de optimización de la planta Wiesner, mediante esta obra se busca la ampliación de, se buscaba la ampliación de esta planta para disminuir la vulnerabilidad del sistema de abastecimiento, garantizar la confiabilidad en el suministro y mejorar estructuralmente la infraestructura existente, la inversión que se realizó inicialmente fue de 111 mil millones de pesos, iniciaron la obra en marzo del 2018 y debería entregarse en mayo del 2020. Aunque después se estimó que se entregaría en octubre del 2021 o sea, hubo un retraso considerable en el cronograma de esta obra, pero a pesar de esto, los medios de comunicación afirman que desde febrero de este año no se mueve una pala en esta importante obra, o sea, dejaron la obra abandonada y tirada, una obra que además buscaba garantizar el futuro del suministro de agua para la Ciudad y se informa también que el contratista no solamente abandonó la obra sino que recibió cerca de 53 mil millones de pesos en giros y registra solo un avance del 41% cuando debería ir en un 81. Esto es muy grave, esto ya está obviamente con medidas por parte de la Contraloría, pero es importante que la opinión pública conozca cuáles son los elefantes blancos de obras que hoy tiene la Ciudad y sobre todo en obras donde se han hecho millonarias inversiones.

El Acueducto toma la decisión de declarar la caducidad del contrato e iniciar la liquidación del mismo y dado el incumplimiento a pesar de esto informa que el Acueducto se reunió en varias oportunidades con el contratista para acordar un plan de contingencia y no se logró un mayor alcance. El Acueducto hoy informa que se han buscado todo tipo de salidas para poder continuar esta obra, pero el contratista no aceptó y por su parte pues culpa al Acueducto de los retrasos toda vez que no entregaron las autorizaciones y permisos necesarios para la ejecución de los servicios de este contrato y bueno, ya las últimas dos que son realizar por sistema precios unitarios sin fórmula de reajuste la construcción de una sede de la Alcaldía Local de Teusaquillo. Desde que iniciaron las excavaciones esta obra ha tenido 63 quejas


 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

ciudadanas, dentro de este proceso contractual no se incluyó el Sistema de Seguridad, el control del sistema de voz y datos, bueno unas cosas que quedaron por fuera, unos ítem que quedaron por fuera y por esta razón se tuvo que adicionar el contrato.

Esta obra ha tenido un retraso de 17 meses por prórrogas otorgadas, no asociadas con Covid además y su valor inicial era de 22 mil millones se dio una adición por 7 mil con lo cual el valor total es de 29.800 millones, a la fecha les quiero decir que esta obra es un posible elefante blanco porque no se ve su mayor avance y está abandonada. Y una implementación de un nuevo Data Center de la ETB incluida la ejecución de obras civiles de suministro de bienes y servicios de la instalación, pruebas y estabilización y puesta en funcionamiento. La información de la Contraloría de Bogotá dice que este contrato tuvo un valor de 6,5 millones de dólares sin contratar la interventoría ni el IVA correspondiente, se suscribió el 28 de mayo del 2015 bajo la Administración de Gustavo Petro, iniciaron las obras el 11 de junio de 2015 y tenía un plazo de 33 meses. Según nos informan la Contraloría y los medios de comunicación que también le han hecho eco a esta obra, en el 2019 fueron imputados dos exfuncionarios de la ETB por los delitos de interés indebido de celebración de contratos y sin el cumplimiento de requisitos y peculado y en su momento quien presentó la denuncia fue el exalcalde Enrique Peñalosa quien aseguró que esta obra era un elefante blanco y en su momento esta obra arrojaba un detrimento patrimonial de 45 mil millones de pesos.

No obstante, la Contraloría asegura que los pagos realizados ascienden a 14 mil millones más un pago de 217 mil dólares. Y la última obra que quisiera aquí relacionar es la de la Plaza de Mercado de Santander, esta obra se pensó como la oportunidad para mejorar la plaza ubicada en la localidad de Antonio Nariño y en el 2019 el IPES informó a los comerciantes que el lugar que se harían trabajos de remodelación por 6 meses, sin embargo con la llegada de la pandemia empezaron los retrasos por un lado y por el otro, los problemas que no había dinero para terminar la obra y los espacios no eran suficientes para todos los comerciantes, o sea la obra le quedó chiquita. Hoy la Contraloría afirma que el IPES realizó un contrato por 2.800 millones de pesos por el mantenimiento y atención de emergencias de estas 19 plazas de mercado de la Ciudad y cerca de 1.132 millones tuvo como destino la Plaza Santander y según la Contraloría las fallas en la planeación llevaron a que esta se suspenda en once oportunidades y se otorgaran cuatro por prórrogas y el IPES aceptó los problemas en el diseño y reconoció que se requería de una licencia de construcción que no fue

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**


tramitada. O sea, hicieron una obra sin licencia de construcción y según la Contraloría la obra se entregó, pero los espacios intervenidos ya no han sido terminados. O sea, la obra está terminada pero no está entregada.

Esto simplemente como una alerta frente a los proyectos, son más de veintidós, no tendría tiempo, pero este es un informe que reposa en la Contraloría de Bogotá y que sería muy bueno que ustedes señor Secretario, señores gerentes, pudieran tener en contexto porque hacen parte de las obras importantes de la Ciudad.

Entonces solo me queda hacer un llamado a la Administración para que se ponga las pilas con la ejecución de estas obras que son muy importantes para la Ciudad y ahí es donde podemos lograr esa reactivación económica, ese plan que ustedes trazaron y hasta el momento no se ve que marche bien, ya van cerca de la mitad del mandato y no se ve la luz en temas de ejecución, tengo que hacer esta alerta y para finalizar, ahora sí de verdad, quiero llamar la atención sobre un tema que denuncié en diciembre del año pasado, en relación con la licitación pública número 002 del 2020 efectuada por la Alcaldía Local de Bosa y acá colegas quisiera hacerles un resumen de las embarraditas que se cometieron en ese proceso cuyo valor asciende a los 2.700 millones de pesos y estaría destinado a la construcción de parques y espacio público de la localidad.

El 4 de diciembre de 2020 según la Resolución 307 se adjudicó la licitación al Consorcio Contruespacios y el 9 de diciembre de 2020, el Consorcio Parques Bosa solicitó copia de la evaluación de la propuesta con corrección aritmética y valor de la media aritmética calculada, lo que pudimos evidenciar aquí fue que este contrato lo adjudicaron siendo conscientes de que estaba mal la cuenta o la medida aritmética y lo que después pasó fue que la señora Alcaldesa de la localidad, pues le tocó revisar el proceso licitatorio donde se encontraron los errores de las cifras y donde no se aplicaron las fórmulas como debía de ser. Por medio de la Resolución 344 la respectiva Alcaldesa tuvo que revocar la Resolución de adjudicación y aseguró que dicha decisión se tomó con base en un error aritmético de un trabajo de evaluación económica de una ponderación que alteró el orden de los proponentes. Entonces aquí digamos cómo desenredamos esto.



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Yo me pregunto si de verdad ese error fue aritmético o si existían otros intereses detrás de la adjudicación de este proceso, porque eso fue lo que nos llegó por medio de una denuncia ciudadana y esto huele muy mal porque además el pasado 5 de enero de 2021, la Veeduría Distrital realizó una alerta preventiva al respecto y este mismo Ente de Control determinó que en mayo de este año se evidenció la falta de cuidado y pericia propia de la Administración de bienes ajenos por parte de quienes tenían a cargo la responsabilidad de evaluar y revisar las propuestas económicas presentadas, pero miren, el 18 de junio de 2021, por medio de la Resolución 142 la Alcaldesa de Bosa adjudicó nuevamente esta licitación y esta vez al proponente que reclamó la adjudicación inicial, Consorcio Parques de Bosa, a pesar de todos los inconvenientes y errores en esa primera adjudicación, esta segunda también tiene anomalías, de la revisión de la audiencia de adjudicación se evidencia que uno de los proponentes indica acorde con los pliegos que rigen la actuación que el proponente incurra en errores de operaciones que deriven de un valor diferente al ofertado en su oferta podría ser rechazada y pues bien la evaluación pública el día anterior por la Entidad muestra una diferencia de tres pesos en una de las ofertas económicas presentadas, sería la del oferente ganador. Esta diferencia de acuerdo con la matriz de evaluación obedece a la aproximación de decimales a números enteros.

Sorprende pues que la misma Alcaldía Local estableció un pliego que el valor unitario debía presentarse en números enteros. Bueno eso ya creo que es impresentable y quiero ponerlo en conocimiento de los entes de Control, de la Veeduría Distrital que ha estado tan pendiente de este proceso de licitación y también de la Contraloría y Personería.


Yo con esto culmino señora Presidenta y gracias por su tiempo.

PRESIDENTA: Perfecto concejal Carolina.

Entonces entiendo que con la intervención del concejal Yefer Vega quien fue el citante principal se cerraría la participación de la bancada de Cambio Radical, verdad, entonces concejal Yefer le escuchamos.

H.C. YERFER YESID VEGA BOBADILLA: Muchas gracias señora Presidenta, gracias por las garantías a este debate que hoy usted ha programado, gracias por haberlo



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

agendado y este es un debate muy importante que se ha citado de mi iniciativa que es de suma importancia, es la movilidad, es la malla vial de la Ciudad, nuevamente pues quiero enviarles un saludo muy especial a todas las personas que aún nos acompañan, a los funcionarios de la Administración Distrital, a los colegas, a las entidades de orden público y entidades de orden privado que también nos acompañan y que se encuentran atentos a este debate y a la ciudadanía en general.

He citado este debate de control político por la creciente preocupación que hay en torno al mal estado de las vías. Este tema ganó importancia a finales de julio y digo ganó importancia porque en medio de una pandemia, en medio de una protesta social, de paros, de una situación tan compleja como la que vive el país y por supuesto Bogotá, pero gana una importante relevancia cuando el empresario Mario Hernández publicó un *twitter* en el que además llamaba la atención a la Corporación, a los concejales sobre el control de los impuestos y pues en su derecho él hace este llamado a través de las redes sociales.

Ahí como pueden observar está el *twitter* del señor Mario Hernández y por supuesto también la respuesta de la Alcaldesa Claudia López. La Alcaldesa Claudia López en su actitud de no recibir críticas, respondió de una forma bastante acelerada diría yo, ligera y hasta grosera, diciéndole pues a Mario Hernández que su carro lujoso podía esperar, pero que los estómagos de las familias en pobreza no y creo como lo dijo también la concejal Carolina, si bien es cierto una cosa no tiene que ver con la otra porque él está reclamando como muchos ciudadanos sus derechos y es tema y es problema de la gobernancia, de la gobernabilidad, de la Administración Distrital, el tema del hambre, entonces son dos temas que le corresponden claramente y nosotros los funcionarios o mejor los servidores públicos, estamos es para eso, para escuchar a la gente y para tratar de resolver esas situaciones problemáticas que se generan allá en el territorio y evidentemente pues esta discordia se hizo viral y la Alcaldesa tuvo que salir a retractarse por esta respuesta tan salida de tono, tan indelicada incluso tuvo que invitar al empresario a reunirse personalmente para mostrar en redes que había limado asperezas.

Yo creo que esto no le hace bien tampoco a la institucionalidad y lo digo porque la gente se cansó de que las instituciones, de que los mandatarios inclusive que la clase política no responda de manera categórica, contundente, pertinente a las necesidades

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

y por supuesto a los problemas que tienen en el territorio en el día a día y pongo el ejemplo de Mario Hernández porque es un *twitter* que refleja el sentir de todos los ciudadanos de Bogotá, señor Secretario de Movilidad, Director del IDU acerca del estado de las vías. Él, pues es un empresario y creo que muy conocido en Colombia y sus palabras pues tienen un impacto muy fuerte en los medios de comunicación, en las redes sociales, pero sin duda alguna lo hubiera podido decir él como lo dice hoy cualquier persona que ande en un Renault Cleo o que ande en un Renault 4, que ande en una bicicleta, en una moto, esto finalmente representa una inconformidad que es generalizada, inclusive las personas que en ocasiones nos movilizamos en transporte público o en bicicleta como el caso mío.

Mi equipo de trabajo y yo pues recibimos a diario señor Director del IDU, decenas, centenas de preocupaciones al respecto, quejas por el deplorable estado de la autopista Norte que ahora pues ya le pusieron un apodo, un sobre nombre la trocha del Norte, eso suena como a México pero no es la autopista Norte de nuestra amada Bogotá, nos dan quejas todo el tiempo por el estado de la avenida Cali, quejas por los huecos en la avenida Boyacá, quejas por el estado de la malla vial local y estamos elevando continuas solicitudes a la Unidad de Mantenimiento de Malla Vial, a las alcaldías locales, al Instituto de Desarrollo Urbano para que primero, le pongan la cara a la ciudadanía y en eso debo también reconocer señor Director del IDU que usted ha sido una persona presta a ponerle la cara a la ciudadanía, a resolver algunas situaciones puntuales pero supongo que son algunas de las que lleva el concejal Yefer Vega, igual el Director de la Unidad de Mantenimiento de Malla Vial quien también demostrando una voluntad institucional sobre las preocupaciones de la gente pues trata de resolver algunos temas, pero hay que darle cara a la ciudadanía.

En ese orden de ideas, quiero mostrar un video de algunas fotos de las solicitudes que he recibido en las últimas semanas, aquí están en orden las fotos de las siguientes vías, esta es la calle 56 F Sur desde la avenida Tintal hasta la carrera 107, eso es en Bosa, esto es el barrio Batán, la siguiente ahí está nuestro edil César Salamanca en el barrio Batán, esta clase de cosas son trampas mortales como las he denominado desde el año 2016, siguiente es la avenida Cali con Suba, esto parece más como un atentado terrorista de una onda explosiva, eso no se concibe en una ciudad Capital como Bogotá, eso es al frente del centro comercial; esto es en Titán Plaza, creo que aquí se desestima, se desincentiva todo el tema de la reactivación económica porque

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

claramente las vías nos generan a nosotros una posibilidad de generar transacciones en el Distrito Capital; la avenida Boyacá con calle 80 aquí la tenemos, la avenida Cali con carrera 90; en la Cali con 128, avenida Cali frente al Portal de Suba, estamos en estos reparcheos que generan una incomodidad impresionante y la autopista Norte con calle 134; calle 100 con avenida la Esperanza y la carrera 17 con calle 122.

Estas son algunas de las situaciones problemáticas que se generan en el espacio público, en ese espacio que es de todos y que todos procuramos pagar con nuestros impuestos para que efectivamente podamos tener una calidad de vida por lo menos en el desplazamiento dentro de la Ciudad. El desespero ha llegado a tal punto señor Secretario de Movilidad y señor Director de Mantenimiento de Malla Vial y el Director del IDU, que algunos colectivos sociales y de motociclistas quienes evidentemente son los más expuestos, específicamente los motociclistas y los ciclistas al peligro ante los huecos han optado por tapar los huecos con sus propias manos, veamos este video (se escucha el video del minuto 07:28:17 al minuto 07:30:19).

Bueno, yo creo que es más que evidente la situación que aquí estamos observando en esta nota periodística y pues teniendo en cuenta esta situación señor Secretario y señores de la Administración pues vale la pena mirar las cifras de mortalidad por accidentes de tránsito para el año 2021, de acuerdo con las cifras del observatorio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en Bogotá aumentaron las víctimas fatales en siniestros viales, se estima un incremento del 38% de fallecidos, es decir pasamos de 160 a 221 entre el primer trimestre del 2020 y el primer trimestre del 2021, en cuanto a motociclistas que como dije son los más expuestos, el año pasado fallecieron 62 personas y en lo corrido de este 2021 la cifra asciende a 89 lo que implica un aumento del 43%, también aumentaron los heridos al pasar en 2020 de 2.412 a 3.467 este 2021 es decir, un aumento del 44%. Si bien este aumento se ha asociado digamos a la apertura de la Ciudad y al incremento de las actividades después de las cuarentenas porque la gente está desesperada por volver a generar un equilibrio económico en sus economías, unidades familiares, etc., también pues es necesario preguntarnos ¿Qué tanto se asocia esta accidentalidad al estado de la malla vial?, y aquí le pido a la Secretaría de Movilidad, señor Secretario que nos proporcione cifras concretas en la respuesta a este debate, tanto de heridos como de personas fallecidas y que nos suministre la cifra específica para motociclistas, especificando si existe algún estudio sobre la relación de estos accidentes con el mal estado de la malla vial.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Yo creo que vale la pena saber cuántos muertos nos está generando tener la malla vial en el estado en que la tenemos.

Ahora, analicemos la clasificación de la malla vial, la Administración Distrital nos entrega la gráfica que se muestra en esta diapositiva en la cual nos dice que el 50% de la malla vial está en buen estado, el 37% en regular estado y el 13% en mal estado, ¿pero esta clasificación si corresponde señores de la Administración a la realidad? Creo que hay que resaltar que esta clasificación es con corte a 31 de diciembre del año 2020, entonces yo personalmente siento que el estado de las vías ha ido empeorando o esa es la sensación que percibimos en la Ciudad quienes hacemos trabajo de campo, quienes no conocen la Ciudad pues obviamente van a pensar que la malla vial está supremamente bien, evidentemente porque hemos ido retomando actividades, podemos entender que aquí hay una percepción mucho más fuerte, por lo tanto, pues este gráfico no nos permite ver o percibir la realidad, yo sí quisiera que me informaran la razón por la cual no tenemos información más actualizada sobre todo señores de la Administración cuando el estado de la malla vial ha sido tan cuestionada en los últimos años y especialmente en los últimos meses y cuando la cifra de accidentalidad pues claramente están más elevadas.

Otro interrogante que surge con esta gráfica es ¿Cómo sabemos o cuál es el criterio si una vía es buena, regular o mala?, ¿bajo qué criterios hacen esta caracterización? Para mí una vía buena y para las personas común y corriente y le preguntamos a cincuenta personas en la mañana de hoy que para esa persona qué era una vía buena y una vía buena pues es la que no tiene ninguna clase de huecos o de malformaciones y que tiene una buena señalización, cosa que tampoco estamos viendo en Bogotá, tema preocupante, el tema de la señalización y la accidentalidad nocturna también es otro de los puntos a tocar en este importante debate pero puede que las entidades pues sean un poco más flexibles para hacer esta clase de clasificaciones, pero cuéntenos señor Director del IDU y señor Secretario de Movilidad ¿cuáles son esos criterios por lo menos para entender desde la postura institucional cómo se hace o cómo se clasifican estas vías? ¿Qué clasificación por porcentaje de funcionamiento o por número de huecos o por qué? Es importante que den a conocer esta información.

Ahora, no podemos dejar pasar este debate sin dar una ojeada a la ejecución presupuestal, este es como un punto aparte pero que está muy atado a la situación

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

actual de lo que tenemos hoy en Bogotá, este es también un aspecto muy álgido que durante los 5 años casi 6 que llevo como Concejal desde el año 2016 le he hecho un seguimiento estricto a la ejecución presupuestal de las entidades, toda vez que con las necesidades de mejorar la malla vial de la Ciudad, pues es incomprensible que las entidades gestoras de esta tarea tan sensible para los bogotanos sean parte del grupo más ineficiente en materia de ejecución presupuestal del Distrito y claro, ahí está usted pensando señor Director del IDU y señor Director de la Unidad de Mantenimiento y Malla Vial y todos quienes son ordenadores del gasto, Secretario de Movilidad yo lo entiendo, no he estado en sus zapatos, que además eso es un debate nacional que se debe establecer para poder adelgazar tanta tramitología y que se vuelva mucho más expedito poder sacar un peso en bienes y servicios para la ciudadanía sin que se genere tanta burocracia y tanta situación que compleja y vuelve mucho más compleja la contratación pública.

De acuerdo al informe de ejecución presupuestal y escuchen muy bien esto queridos colegas, los que están atentos como el profesor Celio que lo veo ahí muy juicioso, la inversión directa que presenta la Dirección Distrital de Presupuesto es de 2.250.000.000.000 millones disponibles, el IDU ha ejecutado con corte al 2 de septiembre el 23.2% y ha girado un 12.3% y señor Director del IDU usted sabe del aprecio que le tengo y sé que usted está haciendo la tarea bien, pero usted está ocupando el deshonroso puesto 43 entre las 45 entidades, con la peor ejecución del Distrito y yo creo que este no es un tema menor, toda vez que la ciudadanía hoy sale en las mañanas tranquila, gran parte de los hombres y mujeres que van sobre nuestros corredores viales y salen con la mejor actitud pero llegan emberriados como le escuché a una persona que tuvo un accidente por esquivar un hueco y a otra persona que se le explotó una llanta por un cráter como el que les he mostrado y bueno, la Unidad de Mantenimiento de Malla Vial con una apropiación de 149.312 millones de pesos ha comprometido el 76% pero solo ha girado el 26% ocupando el puesto número once.

Vuelvo y repito, estas entidades son vitales para el funcionamiento y si hablamos de manera coherente con la reactivación económica nosotros tenemos que darle movilidad segura a la ciudadanía y estas trampas mortales cada día empeoran la movilidad de la Ciudad, tal y como insistí el año pasado, la práctica de las entidades de ejecutar de manera acelerada para comprometer los recursos en contratos, el

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**


último día del año, el 31 de diciembre pues no es sano y no responde a un ejercicio de buen Gobierno, de buena planeación lo he insistido y creo que desafortunadamente saben gozar sus cargos quienes hoy están transitoriamente o estamos transitoriamente en la Administración Distrital, pero desafortunadamente no les estamos respondiendo a los ciudadanos en bienes y servicios, nosotros tenemos que reducir esa brecha de desconfianza que tienen los ciudadanos en las entidades, usted va y radica un derecho de petición a cualquier entidad y la gente considera que en el 80% no se le va a resolver la situación, lo mismo pasa con el tema de mantenimiento de maquinaria, el valor total estimado de la vigencia o del proyecto que presentan en el Plan Anual de Adquisiciones de cada entidad frente a la apropiación disponible que presenta la Secretaría de Hacienda en su reporte.

Yo creo que también hay ahí falta de coordinación y hablando un poco específicamente del IDU de acuerdo con el presupuesto presentado en el Plan Anual de Adquisiciones para la vigencia 2021 con corte a 3 de septiembre de 1 billón 142 mil millones destinados para las áreas técnicas de la Entidad, hay 763 mil millones que aún no se han ejecutado; es decir, que se espera comprometer un 67% del presupuesto en lo que resta de la vigencia, agregándole adicionalmente que con esta programación es imposible girar este año ¿Qué causa esto? Genera pues claramente reservas presupuestales y castigaría automáticamente si es juiciosa esta Secretaría de Hacienda, el presupuesto del 2022. Lo más grave es que de estos 763 mil millones, 661 mil millones, es decir, el 87% está asignado a las áreas ejecutoras en vías como son infraestructura, construcciones y mantenimiento.

En conclusión, una gran cantidad de presupuesto se encuentra programado para invertirse en los últimos cuatro meses del año en 51 puntos de inversión, es decir en 51 predios de obras entre licitaciones, concurso de méritos y otras que no sé cuáles serán y con proyectos tan sensibles y neurálgicos como la construcción de la malla vial y obras complementarias de la localidad de Usme por 15 mil millones.

Obras entre la avenida la Sirena desde la autopista Norte hasta la Boyacá por un valor de 58 mil millones de pesos, vías y espacio público asociado a las zonas industriales de Montevideo y Puente Aranda por 97 mil millones de pesos, señores Secretario, Director, ustedes saben cuánto está requiriendo básicamente esta gente de las industrias que están en estas dos localidades, yo creo que esto es gravísimo,



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**


conservación además del espacio público y ciclorrutas en Bogotá 167 mil millones de pesos, yo creo que esto es simplemente para muestra de un botón, solo por mencionar algunas porque como reitero son 51 grandes proyectos que a la fecha no han dado inicio teniendo pues la Entidad los recursos durante todo el año y al día de hoy, nada de nada y eso quiere decir que es mala gestión y yo se lo he planteado a muchas personas del Gabinete, yo creo que la Alcaldesa tiene que ser recordada por algo pero hoy por lo que la están recordando es por lo que les contesta mal a los empresarios y porque no sabe aceptar de pronto las sugerencias, recomendaciones o preocupaciones como ese día en el POT que casi me levanta allá por haberle dicho lo de las cargas urbanísticas.

Entonces yo creo que, pues el diálogo es fundamental, pero hay que saber escuchar. Pasemos ahora a la Unidad de Mantenimiento de Malla Vial, es importante resaltar que la información de esta Entidad pues está con corte al 5 de agosto cuando debería estar al día, ahí alerta señor Director, yo creo que debemos tener actualizada esa información, esos son hallazgos que le pueden generar a usted tanto la Personería como la Contraloría. Ahora bien, de los 270 mil millones disponibles de presupuesto estimado para la vigencia, faltan 70 mil millones por comprometerse el resto del año, es decir, el 26%, estos 70 mil millones están destinados a proyectos entre los que se encuentran materiales pétreos para ser instalados en los frentes de obra del proyecto mejoramiento de vías terciarias en Bogotá, ahí tenemos un presupuesto de 9 mil millones de pesos, volquetas para el proyecto mejoramiento de vías terciarias en Bogotá, con 5.500 millones de pesos; obras hidráulicas y muros gaviones para el proyecto mejoramiento de vías terciarias en Bogotá por 26 mil millones de pesos.

Entonces le pregunto al Director de la Unidad de Mantenimiento de Malla Vial que sé que él también ha hecho una tarea importante ¿Por qué se está dejando de lado la inversión en las vías terciarias de la Ciudad? Pues más de 40 mil millones que faltan por ejecutar están destinados a estas vías y esto pues al garete.

Saliendo del tema presupuestal señora Presidenta quisiera preguntarle tanto al Director del DU como al Director de la Unidad de Mantenimiento y Malla Vial sobre la vida útil que tienen los reparcheos y el tapado de huecos, creo que esto hay que decírselo también a la ciudadanía y ¿Cómo determinan en qué momento se deben arreglar las vías de manera parcial o toda la vía? En lugar de seguir tapando huecos,



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

¿Cuál es el criterio técnico para tomar estas decisiones? Pregunta que esperaba que sea resuelta y respondida en este mismo debate, por ejemplo, vemos que la autopista Norte es una alternancia de huecos y reparcheos que la hacen supremamente compleja, difícil de transitar y supremamente peligrosa que ha cobrado vidas de los ciudadanos en Bogotá ¿No es hora de hacerle un arreglo global, general a esta autopista? Yo creería que también es importante señor Director del IDU que usted nos los diga, nos lo manifieste. Y ya para concluir, pues es muy importante señor Secretario y directores que revisen las cifras de accidentalidad vial y que podamos conocer la relación entre estas cifras y el mal estado de las vías.


Evidentemente no hay un Plan de Seguridad Vial que aguante si se tienen vías en mal estado.

Solicito además a las alcaldías locales también me envíen información lo haré además a través de un derecho de petición sobre la ejecución de proyectos destinados al mantenimiento de la malla vial, sé que se redujo sustancialmente este rubro especialmente quiero revisar las alcaldías locales de Usme, Ciudad Bolívar, Bosa y Suba que son las que tienen mayor porcentaje de vías en mal estado. Es crucial que tanto el IDU como la Unidad de Mantenimiento de Malla Vial se pongan al día con la ejecución presupuestal señores directores, el año pasado tuvieron una ejecución presupuestal bastante baja y tuvieron pues la pandemia como un gran pretexto, pero este año no hay justificación y espero que no sean estos retrasos en la ejecución de las obras los que tienen la malla vial en este estado y los que han cobrado tantas vidas en Bogotá. Estaré haciendo un seguimiento muy juicioso a esta ejecución.

Solicito pues que nos expliquen cómo clasifican estas vías, señor Director del IDU entre vías de buen estado, regular y mal estado y espero así que en la respuesta a este debate nos entreguen las cifras más allá de diciembre del 2020, es decir estamos completamente descontextualizados con lo que pasa en el año 2021.

Muchas gracias señora Presidenta, gracias a la Administración por prestar atención a estas inquietudes que son emanadas de la ciudadanía, esto es trabajo de campo y por supuesto, importantes solicitudes que nos han hecho a través de la oficina del concejal Yefer Vega de corazón.

H.C. PEDRO JULIÁN LÓPEZ SIERRA: Presidenta.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

PRESIDENTA: Concejal Pedro Julián, perfecto adelante.

H.C. PEDRO JULIÁN LÓPEZ SIERRA: Sí algo muy breve Presidenta, gracias Presidenta ¿Ya de pronto ven la presentación Presidenta?


PRESIDENTA: Está empezando a salir, pero mientras tanto le vamos a dar un segundo la palabra a la Vicepresidenta.

H.C. ADRIANA CAROLINA ARBELÁEZ GIRALDO: Gracias Presidenta pido su venia tengo un compromiso que no es del partido para que quede claridad ¿No? pero voy a estar siguiendo muy atenta la respuesta de los funcionarios por la virtualidad. Gracias señora Presidenta.

PRESIDENTA: Perfecto concejal Carolina, entonces ahora sí concejal Pedro Julián.

Concejal ya la vemos bien, está como un poquito pequeña la letra si usted la puede agrandar para que aquí sea más legible, pero ya está proyectada.


H.C. PEDRO JULIÁN LÓPEZ SIERRA: Bueno Presidenta es lo siguiente, yo creo que ha sido más que suficiente la presentación de mis colegas y de los demás colegas que han hecho hoy el debate de la oposición a la Administración y el tema de la malla vial pues realmente ya han hecho un recorrido bastante importante los concejales de Cambio Radical y es que hay que ver realmente el resultado al día de hoy de lo que ha sido el tema de infraestructura con la Administración de Claudia López, acordémonos nosotros del programa de Gobierno de la señora Alcaldesa que era muy romántico, muy bonito, "(...) aceleraremos el desarrollo y terminaremos los proyectos viales que se encuentran en ejecución y realizaremos el desarrollo de nuevos proyectos para desembotellar los barrios populares que mejoren el transporte de la Ciudad, en fin, la construcción de la ALÓ Sur y estructuraremos un verdadero sistema de autopistas urbanas", por eso le digo, muy romántico dentro de su discurso y ni hablar las metas del Plan de Desarrollo que contempla la ejecución ambiciosa de obras de infraestructura que geo modernizarán la Ciudad y mejorarán la calidad de vida de los capitalinos.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Algo que hay que dejarle muy presente a la ciudadanía Presidenta es que nunca en la historia se había aprobado un presupuesto tan importante o alto como el que se le aprobó a esta Administración, por eso ve uno con tristeza, con cierto halo de preocupación las metas de ejecución que al día de hoy van no solo en el tema de malla vial de la Ciudad sino en muchos de los sectores que realmente hacen parte de dicha Administración y que eran metas relativamente diría uno conservacionistas de alguna manera para su ejecución, 146 kilómetros de construcción de malla vial carril arterial, intermedia, regional y rural; 1.308 kilómetros de conservación y 29 construcciones de puentes vehiculares y reforzamiento; construir el 10% de infraestructura asociada al SITP; construir 29.6 troncales avenida 68 y avenida Ciudad de Cali que así como vamos y lo digo con el respeto del doctor Diego que sé de sus calidades humanas, personales, de su entereza por hacer bien el ejercicio, pero yo no sé por qué no avanza realmente esta Administración.

Lo único que vamos a tener al final del ejercicio por mostrar, desafortunadamente así no le guste a muchos es lo que quedó prácticamente estructurado en la Administración Peñalosa, que no vemos que hayan obras realmente de infraestructura y que avancen a iniciativa de esta Administración, cuando realmente plantea temas que en un momento dado también dice uno son traídos de los cabellos, plantea como meta avanzar en el 60% de la primera línea y dejar contratada la extensión de la segunda línea hasta Suba y Engativá, cuando no hemos ni siquiera arrancado la construcción prácticamente del patio taller. Sabemos que hay muy buena voluntad, que pueden haber detrás de eso muy buenos funcionarios pero que desafortunadamente cuando no hay la misma capacidad por parte de la Administración Central o no tienen el acompañamiento debido para poder avanzar en dichas metas pues va a ser muy difícil realmente llegar al resultado de las mismas. Por eso la preocupación porque una cosa es el discurso romántico que se presentó en campaña, otra totalmente que se presentó para el Plan de Desarrollo con metas ambiciosas y otro lo que les están mostrando en estas diapositivas que son la realidad de la Ciudad, con un titular como este de Semana indignante, cerca de 2.774 kilómetros de vías en Bogotá están destruidas y llenas de huecos no es un simple titular, es la realidad desafortunadamente que está viviendo Bogotá, los accidentes viales que causan muertes principalmente a los motociclistas y ciclistas en la Ciudad.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Vías en pésimo estado sin ningún tipo de intervención, en todo a lo largo y ancho de Bogotá, por eso la preocupación de los concejales lógicamente pero principalmente de la ciudadanía, pero lo más preocupante es que uno le pregunta en un momento dado al IDU que por qué no quiere o por qué no se ha podido avanzar en los temas de Ciudad, que cuáles son las principales problemáticas y las respuestas las tienen a flor de piel, la construcción de nuevos proyectos viales sobrepasó con creces a la inversión de conservación. La malla vial de la Ciudad no contaba con proyectos de conservación programados a largo plazo y las intervenciones eran esporádicas, si bien en Bogotá sean realizado importantes inversiones en infraestructura vial con el fin de mejorar la condición de vida de los ciudadanos, no se han destinado los recursos necesarios, escuchen esta perla, no se han destinado los recursos necesarios para conservar dicha inversión, por lo cual en algunas ocasiones las inversiones no son percibidas por los ciudadanos como positivas.

No, no es que no haya recursos, lo que muchas veces lo que no hay es gestión, lo que no hay es intervención, lo que no hay realmente es ejecución de la Administración para que la ciudadanía sienta que efectivamente se están llevando a cabo estas metas planteadas por la Administración Distrital y seguimos con una cantidad de problemáticas, los problemas requieren contar con programas de largo plazo para la trascendencia que vaya más allá de un único período de la Administración, lo conocemos todos y cierran con esta otra perla, “esto genera entre otras, falta de conectividad con eje vial incompleta, vías deterioradas por el rezago en el mantenimiento, variaciones a la geometría en la infraestructura que en algunos puntos generan cuellos de botella, ingresos y salidas de intercambiadores de calzada indebidamente localizados lo que provoca riesgo de siniestro, limita la capacidad vial y genera aumento en los tiempos de viaje en los usuarios”, es una respuesta a un derecho de petición por parte de la Administración. Es decir, la Administración conoce de primera mano los problemas que está generando la situación de la malla vial de Bogotá lo que lógicamente redundaría en la movilidad de Bogotá, hay un micrófono abierto creo Presidenta.

PRESIDENTA: Ya están aquí en Secretaría revisando Concejal

H.C. PEDRO JULIÁN LÓPEZ SIERRA (continúa): Entonces realmente se pregunta uno, si la Administración conoce la problemática que presenta hoy la movilidad de la


 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

ciudad incluida las fallas en la infraestructura cómo es o de qué manera es que están trabajando para la atención de semejante problemática ¿Por qué no hay articulación entre los mismos? Aquí no hay realmente discordia de ninguna índole, nosotros no podemos hablar de temas presupuestales, no podemos hablar de falta de pronto de estudios y diseños de infraestructura para poder avanzar en la construcción de vías porque si en algo realmente se detuvo la Administración pasada, contrario a la Administración anterior, es que dejó plasmados, es que dejó ejecutados estudios y diseños para avanzar en obras importantes en la movilidad de la Ciudad. Otra cosa muy diferente es que la Administración Distrital en cabeza de la doctora Claudia no quiera o no haya querido reconocer el importante trabajo que se realizó desde la Administración anterior y que, al contrario, le quiso poner palos en la rueda a la ejecución de dichas obras que son fundamentales para la movilidad de Bogotá.

Entonces yo sí creo que el problema es de fondo pero bueno, una vez dicho esto hay que ver el tema de la ejecución de recursos en la malla vial de Bogotá, se hizo esta pregunta en derecho de petición de qué recursos se han invertido o ejecutado en la malla vial desde el 2012 al 2021 y tomamos como base la última Administración del doctor Enrique Peñalosa en la que se invirtieron según datos proporcionados por ustedes mismos 2.514.461.000.000 millones de pesos en la atención de la malla vial arterial, intermedia, local y rural entre los años 16, 17, 18 y 19 y vemos la ejecución doctor Diego que se ha ejecutado hasta el día de hoy prácticamente hasta el mes de agosto que fue la respuesta que nos dieron del gobierno de la Administración de Claudia López, en esta Administración se ha disminuido el presupuesto para la inversión y ejecución de la malla vial en una proporción realmente lamentable diría yo, ya vamos para dos años de Administración por favor, ya estamos en septiembre a escasos tres meses de cumplir la mitad del período de este Gobierno y no hemos ejecutado prácticamente sino el 50% del presupuesto que se debió haber avanzado en lo que tenía que ver con la construcción, recuperación y mantenimiento de la malla vial de Bogotá con 621 mil millones de pesos únicamente en Bogotá y en esto podríamos decir nosotros que esa es la razón real del deterioro, del mal estado, del pésimo estado en que está la malla vial de la Ciudad tanto local como arterial y por eso la constante queja de la ciudadanía.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Pero me quiero detener un poquito en esta diapositiva, la respuesta de ustedes mismos y que se hace fundamental secretarios de que le demos claridad a la información tanto al Concejo de Bogotá como a la ciudadanía.

Hay un comparativo entre el año 2019 y 2020 hablamos que en el año 2019 se concluyó que 7.052 kilómetros de malla vial estaba en buen estado, pero si lo comparamos nosotros realmente con lo que va avanzado del año 2020 vemos que en solo ocho localidades, escúchese bien que lógicamente no se debiese sumar dirían ustedes de esa manera, pero en solo ocho localidades, el 390% de la malla vial local está en mal estado, respuesta de ustedes mismos en el que hay localidades que tienen el 72% de su malla vial totalmente destruida, acabada; el 39% en otras, el 41, el cincuenta y pico, realmente son cifras desastrosas por no decirlo de otra manera, en la que uno no entiende realmente por qué le dan una respuesta positiva por llamarlo de alguna manera, pero va uno a la realidad con una respuesta de ustedes mismos y ve que es totalmente diferente la realidad que se está viendo en la malla vial tanto local como arterial en Bogotá, porque es que ustedes en la misma clasificación de la malla vial hablan de 7.052 pero si hablamos en general del estado de la malla vial en general en buen estado hablan de 14.186 kilómetros pero van a ver lo siguiente más adelante, se pregunta uno por qué está tan en mal estado esta malla vial, pero es que hoy digamos 4, 5, 6 de septiembre del presente año, en los avances de metas de la malla vial tanto intermedia como arterial de la Ciudad en el solo proyecto conservar 1.250 kilómetros carril en la malla vial local del Distrito Capital se ha avanzado en el 31% de la lista doctor Diego y si miramos la conservación de los 80 kilómetros carril de la malla vial arterial y realizar apoyo interinstitucionales, peor aún vamos en el 30% a dos años de haber iniciado esta Administración, por eso, pregunta uno realmente qué es lo que está ocurriendo para no poder avanzar debidamente en la ejecución de esta recuperación y construcción de la malla vial.

Vimos que desafortunadamente para que te enviaran por ejemplo la autopista Norte fue gracias a un trino de un reconocido personaje de la Ciudad que señaló de primera mano a la Administración Distrital pero principalmente le hizo el señalamiento a la señora Claudia López y sí pudieron salir a atender dicha situación en Bogotá, pero no podemos nosotros estar esperando a que definitivamente sean no solo la ciudadanía de a pie sino aquellas personas que tienen de pronto un reconocimiento público que haga o meta el dedo en la llaga para que nosotros como Administración nos movamos,



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

por eso la preocupación que genera es bastante amplia realmente en toda la ciudadanía mientras que uno recorre que dicen que pésimo el resultado que se está viendo realmente en esta materia en Bogotá y es que a la fecha pues según la respuesta de ustedes mismos la malla vial arterial se encuentra en 246 kilómetros carril en muy regular estado, pero hablan exclusivamente o no sé por qué esta respuesta, de que malo hay únicamente y lo pueden ver en la diapositiva ustedes 4.71% de este 0.4% entonces no se entiende cómo es la respuesta que le dan a un derecho de petición a un Concejal de Bogotá pero en otro realmente desdican absolutamente de lo plasmado dentro de estas diapositivas diciendo que no, que realmente el estado en lo que genera la movilidad o la malla vial principal de la Ciudad pues está en un pésimo estado, como lo verán ustedes en esta otra diapositiva en un 142% hablando de la arterial.

Entonces yo sí creo doctor Diego que nos merecemos una respuesta clara ¿Qué es lo que está ocurriendo realmente con estas cifras? y hablar de las localidades pues es aún más preocupante según ustedes se requieren de 2.44 billones para recuperar la malla vial de las localidades y si hablamos de la malla vial rural pues 0.26 billones de pesos pero si nosotros vamos realmente al presupuesto que ustedes como Administración le asignaron a las alcaldías locales para el mantenimiento y construcción de la malla vial local es paupérrima, es realmente triste, yo que fui edil hace ya unos añitos, bastantes diría yo, donde se ejecutaban anualmente un promedio de 10 mil, 12 mil, 15 mil, 18 mil, 20 mil millones de pesos dependiendo de la localidad, hoy vemos que ustedes les asignaron presupuestos de 2 mil y 3 mil millones de pesos ¿Qué puede hacer una Administración en este año 2021 con un presupuesto de esa magnitud? Pues mantener realmente escasas pocas cuadras y lógicamente crear mayor zozobra y desolación en la ciudadanía de cada una de las localidades.

Vemos en las diapositivas que la malla vial rural pues está en un 47% en pésimo estado, mal estado, un 42% en muy regular estado y escasamente un 11% en buen estado y esta otra diapositiva que habla que a 31 de diciembre del año 2020, se terminó con un porcentaje del 55% de la malla vial en mal estado, es decir 365 kilómetros lo que desdice totalmente la diapositiva que presenté anteriormente, por eso les digo la dualidad en la respuesta, pero unas respuestas que las acomodan en cierto momento, no me gustaría decirlo de esa manera pero la acomodan realmente dependiendo la situación que tengan ustedes que en su momento afrontar.



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Yo dejo mi presentación ahí Presidenta y concejales pues lógicamente dejando un halo de mucha inquietud, de mucha zozobra, de mucha desolación por llamarlo de alguna manera, porque realmente ya vamos a mitad de período de la Administración y no veo en el horizonte que realmente podamos nosotros de alguna manera enderezar este barco y poderle dar un mejor resultado a la ciudadanía.

Muchas gracias Presidenta.


PRESIDENTA: Con todo gusto concejal Pedro Julián.

Entonces antes de las respuestas de la Administración que ya entiendo aquí se organizaron en distintos sectores para poder responder a todas las inquietudes de los concejales de las bancadas de oposición, la concejal Ati ha solicitado la intervención de ocho personas en el debate, entonces en razón pues también de la hora que tenemos son las 5:15 de la tarde y falta por supuesto la respuesta de la Administración, resolver las inquietudes, las dudas que queden por parte de la oposición y el cierre de todas las bancadas de oposición, entonces vamos a darles tres (3) minutos a cada persona que está acá inscritas, entiendo que están conectados virtualmente, empezamos, voy a leer los nombres rápidamente para que se vayan preparando, señor Carlos Mario López Jerez, la señora Sandra Milena Bernal Orjuela, el señor John Freddy Tunjo, el señor Alejandro Arias Tauta, el señor Fabián Ricardo Acuña Calderón, el señor Juan Tibabuyes, el señor José Reynel Neuta y el señor Héctor Henry Lirasalda.

Comienza el señor Carlos Mario López, les pido en cabina por favor que pongamos el cronómetro, gracias.

Concejal Ati está conectado él o está aquí presente, no nos aparece aquí haciendo la búsqueda en el chat, vamos a pasar a la señora Sandra Milena Bernal y continuamos.

No está presente en el recinto la señora Sandra Bernal, aquí en el chat no nos aparece, buscando por el apellido Bernal no nos aparece solo está la concejal Ana Teresa. Vamos a llamar para la intervención al señor John Freddy Tunjo, aquí no lo vemos está es el señor José Reynel que está más adelante.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Pasamos al señor Alejandro Arias Tauta, perfecto, muchas gracias bienvenido al Concejo de Bogotá puede hacer su intervención tiene tres (3) minutos y ahí aparece un cronómetro para que usted pueda llevar el control del tiempo.

CIUDADANO, Alejandro Arias Tauta: Me regala dos segunditos mientras subo la presentación qué pena con usted.


CIUDADANO, Fabián Ricardo Acuña Calderón: María Fernanda tenemos preparada la presentación con Alejandro, voy a empezar y que Alejandro haga su participación ahí en el momento, ya tenemos todo preparado, entonces compartir pantalla, me confirman si están viendo la pantalla.

PRESIDENTA: O sea, van a hacer como una intervención conjunta Alejandro y Fabián, perfecto, pero digamos están coordinados los dos para hacer la presentación ¿verdad?

Listo, adelante profe y adelante señor Alejandro.

CIUDADANO, LOCALIDAD BARRIOS UNIDOS DE BOGOTA, D.C., Fabián Ricardo Acuña Calderón: Bueno, agradeciendo a la concejala Ati Quigua por la invitación. Desde la red rural el Salitre en términos del escenario del río Bogotá y la estructura ecológica principal de la localidad de Barrios Unidos, tenemos el canal Esmeralda brazo el Salitre y el humedal del Salitre. En este elemento del territorio del agua pues claramente vemos cómo se integra al canal Brazo el Salitre, aquí en el gráfico lo pueden ver, este es un ejercicio que hicimos nosotros y está también el humedal y digamos estos son elementos componentes de esa estructura ecológica principal aportando por supuesto al río Arzobispo y desde luego al río Bogotá. Para todos los concejales de manera un tanto presurosa no, los que están ahí atentos porque ha sido un día arduo, quiero señalarles que estamos hablando del canal Brazo el Salitre para que nos ubiquemos, Plaza de los Artesanos contiguo a la Plaza del Artesano Secretaría de Desarrollo ahí tenemos la infraestructura humedal el Salitre y el Canal el Brazo del Salitre, junto con otros elementos.

Queremos indicar que por ejemplo en el diálogo que se ha tenido con Planeación Distrital pues curiosamente en uno de los documentos que nos dieron sobre la localidad pues no aparecía ni el Canal Brazo el Salitre ni tampoco el humedal, aquí

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

estamos observando, nosotros hicimos el ejercicio y colocamos mire allí existe el brazo el Salitre y desde luego el humedal pero no deja de ser curioso que Planeación Distrital no tuviera en el radar esto, no obstante, pues Secretaría de Ambiente y Acueducto pues parece que sí en un informe que encontramos de inventario de cuerpos de agua con sus cuencas y aparece el Canal Brazo el Salitre lo cual es una indicación, pero también nos dice qué pasa con el diálogo entre las distintas unidades de la Administración y por supuesto en el marco del POT.

Bueno este es el canal Brazo el Salitre, como dicen mucho gusto para todos los concejales que están ahí atendiendo y si está alguna de las secretarías sobre todo Medio Ambiente todavía, pues ese es el Canal existe y tiene una condición de ser parte de la estructura ecológica principal y desde luego aporta al río Bogotá en términos de sus afluentes pero también tiene un componente Biosocial o bio-cultura porque ahí está Vaqueros, está todo el tema de la Huerta Muisca está el humedal el Salitre y está toda la comunidad.

Propuesta, propuesta para el señor concejal y ojalá no se les pase esta situación, nosotros desde la localidad de Barrios Unidos pedimos dos cositas, primera cambiar reserva vial avenida el Salitre por el corredor ecológico de ronda para el Canal Brazo el Salitre y segundo, ampliar área protegida del humedal el Salitre, esas son los dos elementos que hemos venido aportando al diálogo desde el CTPD y desde luego en diálogo con Planeación Distrital. Razones y criterios hay muchos, declaratoria de emergencia climática, alerta roja de variaciones del cambio climático, pandemia y el valor que cobraron los espacios verdes, la estructura ecológica principal como elemento jerárquico del ordenamiento del territorio, consolidación de la estructura ecológica principal, consolidación del sistema hídrico mediante recuperación, restauración. Es decir, protección al río Bogotá, los argumentos de orden técnico, ambiental existen y los hemos planteado, pero adivinen qué, después de toda esta situación la respuesta de Planeación es, ah sí, ahí había una vía de 40 metros, pero bueno, vamos a reducirle 10 metros, entonces la llevamos a 30 metros y le llamamos corredor verde.

Bueno y entonces qué pasó con toda la información y con todos los elementos técnicos, con toda la incidencia en términos de ser tomado en cuenta estas dos propuestas. No deja de causar curiosidad que el nuevo Contrato Social y Ambiental

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

para el siglo XXI en cabeza de esta Administración en su Plan Distrital de Desarrollo y pues un nuevo Contrato Social significa argumentación como la que hemos dado y desde luego pues en ese sentido tener esa claridad.


Sin participación incidente no hay territorio de bienestar, entonces y hace poco, el semestre pasado la profesora del Rosario Gloria Amparo Rodríguez decía en su texto publicado, “yo participo, tú participas y otros deciden”, no queremos eso, ese es el mensaje para el Concejo de Bogotá en las distintas bancadas que están aquí presentes, insistimos, nuestra propuesta es Hidrópolis para Barrios Unidos ya lo señalamos, cambio de reserva vial, sí mire ese es el gráfico, nos imaginamos un espacio de vida, un corredor ecológico de ronda en la imagen izquierda y desde luego ampliar el área protegida para la ronda.

Dos conceptos finales biofilia es un concepto que debe de manera imperativa debería estar en el POT, el sentido de conexión con la naturaleza y con otras formas de vida es fundamental para nosotros los seres humanos, buscamos como bien lo incentivó, lo ha patrocinado, lo ha desarrollado la concejala María Fernanda Rojas con su proyecto de bosques urbanos, pues que eso sea una realidad en esto que planteamos, por favor en términos de reemplazar vías por corredores en este caso ecológicos de ronda y el concepto de Zoo polis pues los animales son seres sintientes que interactúan con nosotros y tienen derechos y este concepto también fundamental para la organización del territorio.

Quería terminar con esta diapositiva, exhortando desde luego al partido Verde que nos acompañe en este proceso a la hora de votarse el POT y nos tengan presentes, humedal el Salitre, pide cambiar reserva vial por corredor ecológico de vida. Gracias.

PRESIDENTA: Perfecto que pena profesor que lo tenga que cortar, pero ya vamos en seis minutos y medio que es el tiempo de los dos.

CIUDADANO, LOCALIDAD BARRIOS UNIDOS DE BOGOTA, D.C., Alejandro Arias Tauta: Gracias muy formal.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

PRESIDENTA: Entonces vamos a pasar a la intervención, aquí dice Juan Tibabuyes, pero yo creo que es Juan García, si es el mismo Juan Tibabuyes que yo conozco, ahí dice Juan Tiba debe ser.

Ahí lo estamos escuchando, adelante tiene tres (3) minutos por favor, avisaré un poquito antes de los tres (3) minutos.

CIUDADANO, Juan Carlos García: Listo tal vez me demore unos segunditos más, muchísimas gracias voy a empezar aquí a compartir la pantalla, bueno pues nuestro río Funza conocido como Bogotá por más de 50 años no se ha querido ni les interesa a las autoridades ambientales y a los gobernantes de turno descontaminarlo. Aquí se envenena el agua con químicos, se mata la vida, no se respetan los valles de inundación ni sus afluentes, ni sus humedales ni sus cerros. Lo que pasa con nuestro río como casi todo lo que pasa en nuestro país es para privatizar, explotar, acomodar la ley a conveniencia y poner modelos de los organismos de financiación internacional y favorecer el bolsillo de unos pocos a costa de la naturaleza, la salud, el tiempo y el dinero de la gente. Hay mucho por decir del río y con esto que voy a decir, no es que no queramos nuestro río descontaminado, de hecho, lo que hacemos es por la vida, queremos que haya justicia, dignidad, salud y que prime el bien común para todos los habitantes del río.

Me enfocaré en dos temas puntuales el primero, es el delito ecológico en la reserva Tibabuya para la ampliación de la Petar el Salitre y el parque Metropolitano, aquí ustedes pueden ver en esta imagen de Cooler en el año 2012 toda esta área que es la reserva Tibabuya. En la Sentencia del río Bogotá dada por la Magistrada Nelly Villamizar se desconocía la reserva Tibabuya, se describía como una zona de pastizales, punto, pero en realidad biológica y normativa es valle de inundación del río Bogotá, reservorio del humedal Tibabuyes, es un área de 103 hectáreas con bosques, pastizales y un humedal y se identificaron más de 65 especies de flora y fauna, aquí se suplantó a la comunidad aledaña, se desconoció la capacidad regenerativa del ecosistema de 25 años después del cierre del botadero de basura, hicieron estudios irregulares mintiéndole a la Ciudad sobre la buena calidad del agua del humedal y desecándolo, talaron más de 3 mil árboles, todos los que vemos aquí y desplazaron muchos animales, difamaron de nosotros y se nos impuso unas medidas cautelares eso fue en nombre de Nelly Villamizar al Colectivo Somos Uno, por las denuncias y

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

movilizaciones que hacíamos al no estar de acuerdo con el Proyecto, vulnerando nuestros derechos.

La comunidad logró salvar solo una parte del humedal y todo este delito ecológico para una Petar que nunca ha funcionado ni funcionará y es que por tratar solo beneficia a quienes proveen los sistemas y equipos de tratamiento, aquí ha primado más el factor de financiación tanto en estudios, inversión como en su operación que los mismos conceptos técnicos, ambientales, sociales, de salud y de bien común del río. Esta es una tecnología de 1906, aquí voy a hacer un adelanto a lo que hoy podemos ver en esta área. En un sistema centralizado a la cual no le llegan todas las aguas residuales, hay más de 75 vertimientos directos que le llegan al humedal Tibabuyes y más de mil conexiones cerradas. Esta planta de más de 250 millones de dólares...


PRESIDENTA: Perdón, ya llegamos a los tres (3) minutos, quince (15) segundos para cerrar.

CIUDADANO, Juan Carlos García (continúa). Sí ya voy a cerrar, esta planta queda a menos de 150 metros de las viviendas más cercanas, se ha vulnerado nuestro derecho a un bienestar, a la salud y al ambiente sano todo lo que llevamos de este 2021 tanto las especies animales como nosotros nos hemos tenido que aguantar los ruidos constantes todas las noches de las máquinas, no nos imaginamos a lo que nos tendremos que exponer en temas de ruidos, olores y costos de mantenimiento desde el próximo año que empieza su operación y pues bueno, la verdad quedo muy corto, quisiera hablar lo de los corredores ambientales que también incumplen todas las normativas pero espero que esto se puede dar en otra oportunidad.

PRESIDENTA: Perfecto entonces le vamos a dar la palabra al señor José Reynel Neuta que sí lo habíamos visto acá conectado también.

Adelante tiene tres (3) minutos por favor.

CIUDADANO INDÍGENA MUISCA LOCALIDAD DE BOSA, José Reynel Neuta: Buenas tardes, bueno lo primero que quiero plantear, mi nombre es José Reynel Neuta hago parte de la comunidad indígena de Bosa y solo quiero plantear algo muy particular que de pronto no es tenido en cuenta mucho y es el pensamiento sobre estos

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**


cuerpos de agua, para nosotros el río hace parte de nuestra vida, recordar que en las márgenes de los ríos de los sitios donde hay agua, siempre se asentaba un poblado, los poblados tenían digamos esa característica de tener un río como la zona de vida de la comunidad donde se asentaban, hoy en día no se toma en cuenta esto, se ve el río a través de los diferentes procesos económicos que sufre la Ciudad como otra cosa, los abuelos siempre han dicho que los ríos y mientras que el ser humano no se sane, el río no se va a sanar, eso tiene que ver con el hecho de que nosotros mismos hemos enfermado el río y no tenemos la visión, ni la Administración la tiene de ver el río como un ser vivo y esa es la garantía de vida no solo para nosotros como ancestrales habitantes de este territorio sino para la Ciudad.

Recordar que nosotros como muisca, como indígenas ancestrales no vinimos de otro lado, aquí nos sembraron nuestros abuelos desde el origen, desde el origen del pueblo Muisca, somos los primeros habitantes de este territorio y por eso hemos planteado y hemos venido dando las discusiones en el Plan de Ordenamiento Territorial cómo se reconoce este territorio como territorio ancestral Muisca y para eso también hay unas formas de sanar y cuidar el territorio y para nosotros los ríos hacen parte de esa garantía de vida y se tiene que respetar también su importancia en el desarrollo de la Ciudad.

Se ha venido contaminando y no hemos sido nosotros los antiguos habitantes de este territorio porque tenemos en nuestros principios cuidar el territorio, cuidar el agua, cuidar la vida y yo creo que nadie está en contra de la vida, entonces por eso también hacemos un llamado que todos estos procesos y proyectos que se hacen pues tengan un verdadero sentido, un verdadero espíritu para descontaminar, para sanar el río. En esa medida también hemos planteado en el Plan de Ordenamiento Territorial el territorio para nosotros es sagrado, todo en su conjunto y tiene un tejido, tiene un orden, tiene una función dentro de la vida de todos los seres vivos.

Entonces planteamos también cómo se reconoce ese significado del río, de los humedales, todos los humedales, el río, las montañas, nuestros sitios sagrados tienen una finalidad, tienen un quehacer y lo hemos venido rompiendo, cercenando, acabando con las prácticas económicas, con las prácticas que llaman sociales, pero que en definitiva lo que están acabando es con las fuentes de agua y en poco tiempo ya no tendremos de dónde alimentarnos y eso acaba también con la vida, entonces



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

nosotros sí hacemos un llamado para que se respete esa concepción de vida que se tiene desde la ancestralidad en este territorio, para eso pues también hemos planteado cómo se defienden estos sitios, no como sitios ecológicos sino como sitios de importancia espiritual y ritual, sitios sagrados que para nosotros son importantes para los abuelos más y que siempre han cuidado.

Los humedales tienen su función entonces no se puede plantear que a través de proyectos de recuperación se vea eso como unos proyectos económicos de infraestructura y no se tengan en cuenta esas prácticas ancestrales para el cuidado de los sitios.

PRESIDENTA: Señor Reynel ya lleva 4:15 minutos para que cierre en diez (10) segunditos.


CIUDADANO INDÍGENA MUISCA LOCALIDAD DE BOSA, BOGOTÁ, D.C, José Reynel Neuta: Listo era para agradecer también a la concejal Ati y al Concejo, a los concejales que nos han escuchado para que tengamos en cuenta esto en el momento de votar los diferentes aspectos que tienen que ver con la estructura ecológica principal y se tenga en cuenta esa visión que como pueblos ancestrales habitantes de este territorio tenemos frente a la vida y al cuidado del medio ambiente.

Muchas gracias.

PRESIDENTA: A usted muchas gracias.

Le damos la palabra a Héctor Lorenzana. Adelante Héctor por favor tiene tres (3) minutos.

CIUDADANO, Héctor Lorenzana: Muchas gracias, de hecho en participación ciudadana a elegir y ser elegido y en general los diez artículos iniciales de los principios fundamentales de la Constitución Política de Colombia, fueron violentados en mí en el CTPD cuando no se me permitió votar para elegir Mesa Directiva en el primer período del cuatrienio tanto como el uso de las estrategias no éticas de grupos políticos para concentrar el poder de decisión en fracciones afines a la coalición de gobierno de la doctora Claudia López, razón que origina mi demitir a este cargo. La propuesta de POT

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**


que presenta esta Administración está en sintonía con los fundamentos, fundamentos muy concentrados (sonido inaudible) por el cual se modifica el artículo 325 de la Constitución Política de Colombia y se dictan otras disposiciones las cuales están inscritas en el parágrafo transitorio 2 que tiene ocho reglas determinantes, estas determinantes que no fueron consultadas con el Constituyente Primario y violentó los derechos a la consulta previa, libre de información a dos pueblos originarios muisca en Bogotá, el de Bosa y el de Suba y a los de Cundinamarca en Sesquilé, Chía y Cota.

Este Plan de Ordenamiento Territorial toma como premisa crecer la construcción de vivienda nueva y para ello propone la redensificación de amplios sectores en Bogotá, pero no toma como base los datos demográficos del censo 2018 y para estas proyecciones en vivienda centran una ciudad de treinta minutos no porque generen equipamiento sino conectividad por sistemas masivos de transporte. En esta propuesta olvidan que el recurso vital de un asentamiento humano es la disponibilidad hídrica que Bogotá hoy no tiene porque el exceso de reconfiguraciones hidro geomorfológicas a lo largo de la historia convirtió los cauces hídricos en alcantarillados y esta es la historia del caos en Madrid, Funza hoy Bogotá. Bogotá toma es recurso hídrico del territorio de la Orinoquía, lo represa y lo modifica o potabiliza como dice la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá, y envía a la Ciudad y desecha por el río Funza, Bogotá hoy, desequilibrando las arterias fluviales del Orinoco y el Magdalena.

Esa visión de vivienda nueva implica traer el acaparamiento del recurso hídrico producido en páramos para nuevas represas como Chingaza o ampliar la capacidad de las existentes poniendo en riesgo la existencia de los páramos, máxime por la afectación humana al clima en estos tiempos, por la excesiva producción de G y gases efectos invernadero a la atmósfera.

PRESIDENTA: Le quedan diez (10) segundos.

CIUDADANO, Héctor Lorenzana (continúa): El exceso de reconfiguración hidro geomorfológicas a lo largo de la historia de Bogotá ha desmembrado la estructura hídrica y por tanto el territorio cauce madre para humedales y esto mismo de los cerros y bosque alto andino, por esta razón estamos en riesgo todos, las especies del territorio. La Secretaria de Planeación doctora María Mercedes Jaramillo manifestó que la propuesta tomaría la visión cultural Muisca en el documento que presentará

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**


mañana, pero esto va mucho más allá de incluir la palabra Muisca en algún articulado, es entender nuestros usos, costumbres y cultura y el daño cultural causado a nuestras parcialidades originarios de Muisca y permitírnos proponer soluciones.

PRESIDENTA: Perfecto pues ya alcanzamos casi a cuatro (4) minutos, vamos a seguir la concejala Susana nos indica que tiene tres (3) invitados, el señor Juan Ángel Galeano, está aquí presente o conectado.

Señor Galeano por favor tiene tres (3) minuticos para su intervención, adelante tiene la palabra.

DEFENSOR AMBIENTAL, Juan Ángel Galeano: Un saludo, gracias a la concejala Susana por la invitación, bueno desde la veeduría que le hacemos control social no solo al POT sino a varias obras de infraestructura como la avenida Centenario, calle 13, Avenida Longitudinal de Occidente y bueno y demás otras como Regiotran, pues manifestamos también como defensores ambientales que no estamos en disposición de que se construya y se realicen obras duras sobre ecosistemas de humedal. Al respecto pues todos saben la situación que puede pasar con los humedales no solo Capellanía sino Tibabuyes, Conejera e incluso la Reserva Thomas Van Der Hammen, quisiera preguntarle al Secretario de Movilidad, al Director del IDU con certeza ¿Cuál será la longitud o cuál será el trazado final de la Avenida Longitudinal de Occidente? Puesto que la Alcaldía o el Instituto nos han respondido que iría hasta la calle 80, otros nos dicen que hasta la 153 y la Agencia Nacional de Infraestructura nos dice que hasta la 245, atravesando los tres humedales y la Reserva Van Der Hammen.

Con esto también quisiera abordar lo que la concejala Susana había manifestado y es que es el tema de la densidad poblacional. Hay unas cifras bastante preocupantes al respecto, la Secretaría Distrital de Planeación nos respondió un derecho de petición de junio de este año ¿Cuál va ser el alcance demográfico para el 2035? Es decir, casi los 14, 15 años o los doce años de existencia de este POT se calcula más o menos un aumento demográfico de un millón de habitantes para la ciudad de Bogotá y un millón seiscientas mil nuevas viviendas para Bogotá, para tener una imagen de esto, hoy el censo de vivienda del 2018 por el DANE nos daba un resultado de dos millones doscientas mil viviendas, un aumento del 70% de capacidad mobiliaria para Bogotá se

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**


viene con este POT que tiene una visión de explotación de la tierra y una visión de negocio no solo de la vivienda sino de la movilidad.

A la movilidad pues estamos viendo este fenómeno de llenar de Transmilenio todas las vías y con el estudio que les estamos haciendo a varios proyectos de movilidad entre esas la ALÓ y la avenida Centenario que es la calle 13, vemos con mucha preocupación la implementación de peajes urbanos para financiar estos tipos de proyectos, también queremos como claridad al respecto y bueno, rechazamos también de plano que se siga concesionando esto como un proyecto y valores neoliberales sobre los servicios y derechos que tiene la ciudadanía y quiero cerrar con esto y es, para eso existe la empresa pública de transporte que fue creada el año pasado por el Concejo de Bogotá, es decir, si van a meter Transmilenio a la calle 13, hoy la ciudadanía de Fontibón no va a permitir que eso sea a través...

PRESIDENTA: Señor Galeano ya lleva 3:20 minutos tiene el micrófono apagado ahí.

Vamos a continuar con la señora Diana Mora Herrera, adelante Diana tiene tres (3) minutos para su intervención.

CIUDADANA, LOCALIDAD LOS MÁRTIRES DE BOGOTÁ, D.C., Diana Mora Herrera: Buenas tardes honorables concejales y concejalas, gracias por la invitación aquí lo ideal de nuestra Ciudad sería un Sistema de Transporte Masivo Multimodal e Integrado que estuviera acorde y armónico con las personas y medio ambiente, que permitiera el tránsito y la movilidad de bogotanos y fuera con espacios amplios y seguros para el peatón y los ciclistas. Esa es una realidad, o sea, aquí tendría que ir armónico con la parte de generar bosques urbanos, huertas y jardines a gran escala fortaleciendo el tejido social pero pues en la realidad eso no se da y voy a hablar en específico del proyecto inmobiliario que trae el Metro elevado generando un desplazamiento y forzando a un indiscriminado desplazamiento hacia las periferias llamada gentrificación, aquí no respetan, reduciendo pues a nuestras casas, a un deterioro de calidad de vida en nuestras comunidades y poniendo a disposición del reciclaje nuestras casas y denigrando a nuestros barrios, trayendo inseguridad, contaminación ambiental, aumento considerable de roedores y problemas de salubridad en plena emergencia sanitaria como lo es el Covid que estamos viviendo actualmente.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**


Para la localidad de Antonio Nariño y los Mártires específicamente en la calle 8ª Sur, el proyecto Metro se ha convertido en el pie que debe entrar en el zapato de la cenicienta y como es de conocimiento para algunos concejales aquí presentes, la calle 8ª Sur es reducida por una medida de 26 metros de lado a lado y residencial con estrato 3 y 4, con una comunidad tradicional predominando la población de niños, jóvenes y adultos mayores, con este proyecto se llegaría a perder más de 120 seres arbóreos en pleno cambio climático y como se les dijo en una reunión a la Empresa Metro y la Secretaría de Gobierno, este proyecto fue aprobado en la calle 8ª Sur a base de mentiras a la comunidad, sin socializaciones ni participación incidente y se le solicitó revisión del cambio de trazado del Metro que quiebra y desaparece a Santa Isabel cuarto sector. Este proyecto es tan transparente que los funcionarios del IDU ingresan al barrio sin chaleco y sin identificación, trabajan a altas horas de la noche...

PRESIDENTA: Señora Diana, faltan diez (10) segundos por favor para que vaya redondeando.

CIUDADANA, LOCALIDAD LOS MÁRTIRES DE BOGOTÁ, D.C., Diana Mora Herrera (continúa): Muchas gracias señora Presidenta y pues aquí no hay permisos, no se presenta nada, están vulnerando los derechos de una comunidad, se usa la parte de expropiación o se van o se van, o venden o venden, dan una libertad de alturas a un barrio residencial, esto es lo que hace un megaproyecto, un megaproyecto no debería de hacer eso, un proyecto de...

PRESIDENTA: Bueno muchas gracias por la participación y cerramos con la intervención del señor Fabio Prieto que aquí lo veo, Fabio adelante.

CIUDADANO, Fabio Prieto: Gracias muy amable señora Presidenta, la posición de la ciudadanía de Bogotá con respecto a la movilidad y con respecto al proyecto del POT hay una gran preocupación y esto está sustentado en una gran cantidad de mentiras, y el proyecto o el programa de movilidad de Bogotá más que la intención de movilizar y desplazar personas de un lado a otro que es lo que hacen los buses o los metros detrás de ello hay es un gran desarrollo urbanístico o sea, una gran pretensión de negocios inmobiliarios, eso hay que decirlo y que la ciudadanía lo sepa, ya está muy claro para dónde va esto, el negocio como he oído decir aquí varias veces, ese es el negocio socio, el negocio no es hacer un metro ni hacer unas troncales, es que detrás

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

de eso viene un gran desarrollo inmobiliario, un gran negocio inmobiliario para grandes constructores y para expertos especuladores inmobiliarios y de tierras y hablo de mentiras, porque en este recinto y aquí donde están los funcionarios estuvo el señor Andrés Ortiz, Andrés Escobar, estuvo bueno, no me acuerdo ya quién estaba en el IDU y estuvo la señora Beatriz no recuerdo el apellido que dijeron al Concejo y a la Ciudad que aprobaran unas vigencias futuras sin estudios de detalle que después los ponían y aprobaron y salió un Conpes expreso en 3 días, en 8 días después de que entregaron unos supuestos estudios y resulta que no están, los van a entregar en el 2023, nos han estado mintiendo todo el tiempo, todo el tiempo nos mintieron y dijeron que en el 2020, hicieron un evento el 24 de agosto de 2017 que en el 2022 estaba lista la operación y resulta que no han terminado nada y con ese no han terminado nada, están haciendo todo al revés, todo mal hecho y todo atropellando a las comunidades.

Entonces lo que decía Diana hace un momento pues en la calle 8ª Sur el perfil de ancho 29 metros no asegura nada porque dependemos de la Empresa Metro o sea que hace 6 años ellos lo sabían y yo estuve allá con la concejal Mafe y tomamos las medidas ahí en la calle 8ª Sur con carrera 29 C y ella lo dijo aquí en este Concejo en este atril con un metro que ella trajo mostrando que esas casas iban a quedar a 4.50, nunca cabía ahí y ahora lo justifican como para poderlo hacer y como ahora todo lo acomodan.

Hace 2 meses el 23 de junio expidieron una resolución la Secretaría de Planeación cambiando el perfil, cambiando la necesidad de afectación predial, entonces las personas que tenían este tipo de documentos del 29 de septiembre del año pasado que les decían que les iban a ocupar, 15, 20 o 90 centímetros de sus antejardines pues ahora los van a sacar, son 75 predios y cómo van colgados de tiempo eso es así, exprés con mentiras y con engaños dejando a la comunidad plantada, hemos pedido citas y nos han dejado plantados allá, están atropellando a la comunidad y eso lo tenemos que denunciar aquí porque como todo se justifica, como todo se acomoda dejan abierto a lo que pueda pasar, están dejando abierto a lo que pueda pasar y así es con la zampa del río Bogotá, la misma historia no van a cambiar la resolución que derogó la doctora Adriana Córdoba, van a ajustar los mapas con nuestra plata, si eso es toda plata de nosotros, cómo así que vamos a cambiar el mapa, si hay una resolución que autorizaba meterse en la zampa y que justificaba que no se iba a

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

inundar el río, cómo así que vamos a cambiar un mapa y entonces ya no necesitamos expedir una resolución que justifique que se van a meter en el río.


PRESIDENTA: Muchas gracias Fabio por la intervención, entonces con esto ya cerramos los planteamientos del debate para dar paso a las respuestas de la Administración, había pasado la Secretaria de Ambiente, por favor nos cuenta como el orden en el que van ustedes a responder a los cuestionarios de los concejales de las bancadas de oposición para que ellos sepan la metodología.

SECRETARIA DISTRITAL DE AMBIENTE, Carolina Urrutia Vásquez: Buenas tardes, gracias Presidenta el orden de intervención va a ser Ambiente, Seguridad y Movilidad todo el sector Movilidad.

Bueno, voy a ser muy breve concejal Ati muchas gracias por sus preguntas, le llegarán por escrito las que son de mayor profundidad, brevemente respondo algunos de los cuestionamientos, sobre el Plan de Saneamiento y Manejo de Vertimientos, es un instrumento normado por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible que establece cuáles son los programas, proyectos y actividades con cronograma de inversiones, las autoridades ambientales tanto la CAR como la Secretaría Distrital de Ambiente verificamos su cumplimiento y por supuesto cualquier proceso de modificación y actualización. En la Sentencia del río Bogotá se obligaba al Acueducto a obtener la aprobación de una actualización de SPCMV lo hizo en el 2017, en ese sentido se cumplió con el mandato de la Sentencia y por supuesto en la medida que necesiten otras modificaciones tiene que presentarlas a la autoridad ambiental.

Nos preguntaban también por minería en el Distrito Capital, tiene esta respuesta por escrito por supuesto, hemos identificado 105 usuarios con predios afectados por actividades extractivas de minerales en la jurisdicción, dieciséis tienen instrumento ambiental; setenta y nueve tienen el requerimiento para establecer su instrumento ambiental y de esos cuarenta y ocho ya tienen procesos sancionatorios abiertos. Nuestro programa de monitoreo de ambulantes y afluentes en el Distrito, le hace seguimiento y control a los vertimientos de sectores productivos, vertimientos directos a fuentes hídricas superficiales, el objetivo del programa es mejorar nuestro conocimiento, determinar el cumplimiento de los valores y determinar las cargas contaminantes para el cargo de la tasa retributiva que es la forma en la que se



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

establece que el que contamina paga en la Ciudad, esa es la forma en la que lo calculamos.

Se ha incrementado considerablemente el monitoreo, como ustedes pueden ver aquí ese se mide en fases de programa y ha incrementado desde 2013 que se tenían 170 monitoreos en este último período entre 2019 y 2020 vamos en alrededor de 345. El censo de vertimientos industriales hemos identificado más de 1.635 usuarios, seguimos trabajando en ese tema, es importante reconocer que el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 eliminó los permisos de vertimiento en alcantarillado, entonces eso nos cambia un poco el esquema con el cual hacemos control sobre los vertimientos, en este momento solo se exige permiso de vertimiento a la descarga de aguas residuales en aguas superficiales, en aguas marinas o en suelo pero no en el alcantarillado entonces ya tenemos solamente la labor de hacer el control pero no el permiso para verificar.

¿Qué procesos sancionatorios tenemos de carácter ambiental en contra de la Empresa de Acueducto? Esa pregunta específica está en alrededor en este momento abiertos de 32 procesos sancionatorios.

Abro rápidamente las preguntas hechas durante la sesión, el Pomca del río Bogotá, Concejala es el que contiene el mapa de riesgo regional, usted lo puede consultar en el marco del Pomca, no es que no exista, es que está en el Pomca del Mapa de Riesgo. El acotamiento del río Bogotá usted decía que no le contestamos más que por el Canal y es porque el acotamiento del río Bogotá lo hace la CAR no es competencia de la Secretaría Distrital de Ambiente. Una claridad importante, los 30 metros son una medida pues preventiva ¿Cierto? Cada uno de los cuerpos hídricos tiene que pasar por un proceso de acotamiento de acuerdo con la guía de acotamiento del Ministerio de Ambiente, puede ser mayor o menor a los 30 metros de acuerdo con las condiciones geomorfológicas, ecosistémicas e hidrológicas de cada cuerpo, por eso, hay tantas quebradas en los cerros orientales, tantos procesos de formalización y mejoramiento de barrios que están esperando el acotamiento específico porque como usted misma y sus invitados lo mencionan pues no es lo mismo el acotamiento de una quebrada que del río Bogotá, se diferencian en ese sentido.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

La Zampa es un término que se utilizaba en Bogotá pero que no está reconocido por la norma nacional, por eso en este proyecto que les traemos mañana de POT ustedes no ven la zampa, sino que homologamos los conceptos de ese acotamiento con la norma nacional y van a ver la ronda hídrica. La zampa está reconocida en el POT en diversas figuras, en la ronda hídrica por supuesto, pero también en las zonas de resiliencia climática alrededor del río Bogotá, en sus parques de borde y en el parque lineal del río Bogotá. Ahí se reconoce entre 87 y 89% de la zampa como estaba antes, algunos procesos de consolidación urbana que se hicieron durante este período de vigencia del 190 se reconocen como proceso de consolidación y eso es lo que explica esa diferencia entre 11 y 13% del área total de la zampa que no se va a ver en esas figuras de protección, la zampa continúa protegida, lo que pasa es que ya no se llama zampa.


Muy importante tener en cuenta, el mayor reto que tenemos en términos de carga contaminante en el río Bogotá es que el 95% es de origen de los hogares, son aguas residuales domésticas, como usted misma lo dijo Concejal aquí necesitamos un cambio profundo en nuestras costumbres, en nuestros hábitos, sí, porque no es únicamente, por supuesto tenemos enormes retos en temas industriales, en temas de curtiembres, eso no se niega, pero el 95% de la carga contaminante viene de los hogares, entonces tenemos que cambiar nuestro uso de jabones y en ese sentido, pues sí hay una solución importante en las plantas de tratamiento, yo estoy de acuerdo con usted, uno tiene que dejar de contaminar, no descontaminar, la solución no va ser descontaminar, pero en términos de carga orgánica de los hogares bogotanos pues va ser muy difícil limitar y esa pues no se controla por parte de la autoridad ambiental, eso es muy importante tenerlo en cuenta.

El resto de la respuestas hay unas bastante amplias se las enviaremos por escrito y están dentro de las proposiciones y siempre muy atentos a sus dudas.

Sigue Seguridad.

PRESIDENTA: Concejal Ati.

H.C. ATI SEYGUNDIBA QUIGUA IZQUIERDO: Hay unas preguntas muy puntuales que tienen que ver con Planeación por ejemplo, la regulación de los gestores del agua

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**


como agentes urbanísticos, me gustaría saber si Planeación está conectada y que me diera respuesta, el tema de la informalidad y el agua que tiene que ver obviamente con un problema pues que yo expuse aquí, también hay otras preguntas que están más relacionadas con la Empresa de Acueducto y Alcantarillado, creo que si el Gerente no está, aquí hay un delegado que tiene que ver con las Petar y también hay un tema que tiene que ver con Hábitat específicamente y son temas muy puntuales y quisiera saber si hay una respuesta.

Presidenta para el caso de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá las preguntas.

PRESIDENTA: Está el delegado como se leyó en la delegación temprano, la Gerente tenía una inspección judicial ordenada en un Auto, yo leí el Auto, pero aquí está el Gerente Ambiental que es el señor Javier Sabogal que puede responder sus inquietudes ¿Está de acuerdo? para que pueda tener la respuesta concreta.

H.C. ATI SEYGUNDIBA QUIGUA IZQUIERDO (continúa): Sí le voy a recordar un poco ¿Cuál es el modelo de contratación que soporta el funcionamiento de las Petar, las fuentes de financiación de las Petar? ¿Qué costo implica para la ciudadanía? ¿Cuáles son los costos asociados al diseño, construcción y funcionamiento de las Petar? ¿Cuáles son los índices de evaluación de la eficiencia en su funcionamiento de manera específica? ¿Cuáles son los índices y resultados del seguimiento de los procesos de descontaminación del río? Con base en el funcionamiento de la Petar y ¿Qué estudios de impacto ambiental se han llevado a cabo a propósito de la venta de agua en bloque? Y ¿Cuáles han sido sus hallazgos? Y por supuesto las inquietudes que ha planteado la comunidad. Me parece importante que la Empresa de Acueducto nos pueda responder esas preguntas. Gracias.

GERENTE CORPORATIVO AMBIENTAL DE LA EMPRESA DE ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO DE BOGOTA, D.C, Javier Sabogal: Soy Javier Sabogal, Gerente Corporativo Ambiental de la Empresa de Acueducto de Bogotá, muchas gracias Presidenta, concejala Ati y demás concejales por la invitación, relacionado con la proposición que ustedes nos plantean y con las preguntas que usted menciona, digamos acá también en las respuestas va a encontrar mucho más detalle del que yo presentaré acá. Acá digamos me parece súper importante también mencionar que en

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

términos de las actuaciones de la Empresa de Acueducto de Bogotá, claramente el río Bogotá pues es un eje articulador de mucha importancia pero también todos los otros ríos de Bogotá son una apuesta importante para la Empresa que no se limita únicamente a los temas de infraestructura gris que es lo tradicional que uno observa y sobre los cuales hablaré más adelante y que aquí en esta gráfica vemos en la petares sino que aquí también en el debate se ha mencionado relacionado con la estructura ecológica principal y demás ecosistemas que tenemos que salvaguardar y proteger.

Acá también vemos en los distintos humedales sobre los cuales también con la Secretaría de Ambiente pues trabajamos de manera mancomunada.

Ahora, relacionado con el tema que nosotros estamos planteando pues acá estamos hablando también de que las actuaciones se desarrollan en el marco de la Sentencia del Consejo de Estado que ordena el diseño e implementación de medidas para la gestión ambiental en la cuenca. Varias de esas medidas ya aquí como pueden observar en la presentación hay unas órdenes cumplidas al 100% y otras órdenes que están en ejecución y sobre las cuales estamos avanzando. En específico en este caso relacionadas con la construcción de la Petar Canoas, también con la construcción de la estación elevadora entre otras acciones que desarrollamos y llevamos a cabo en la Empresa de Acueducto de Bogotá.

Ahora, en términos de las preguntas de la Concejal, pues gran parte de ellas están asociadas a la Petar Salitre y a la Petar Canoas sobre las cuales entraré en mayor detalle pero me parece también importante y no podemos dejar de lado varias de las acciones que desde la Empresa estamos llevando a cabo, enfocadas a reducir la contaminación a los cuerpos de agua, en este caso simplemente estoy resaltando algunas inversiones que estamos realizando en términos de la corrección de conexiones cerradas. Esta es una solicitud que siempre que vamos a terreno y que voy a los humedales con la comunidad nos hace la ciudadanía en términos de cómo hacemos para que se reduzcan los vertimientos en esos ecosistemas tan importantes y aquí simplemente quisiera resaltar que las actuaciones que estamos llevando a cabo pues están aumentando en términos de lo que estamos buscando hacer en conexiones cerradas muy enfocadas también a las acciones en los humedales.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**


Acá se ven Juan Amarillo entre otros y en general estas inversiones terminan ayudando en la protección de estos ecosistemas.

Ahora bien, en términos de esas obras grandes y de las que se mencionan acá y se han planteado en términos de las petares y otras, acá pueden observar los niveles de avance en términos de por ejemplo interceptores como el Tunjuelo, como el de Zona Franca, que están al 100% avances importantes también en términos de la estación elevadora Canoas que ya está casi al 100% también y en términos de diseño ya también en términos de obra con un avance del 35%, en términos de la Petar Canoas, con diseño del 94% y ya en términos de estructuración de un 18%.

Para entrar en más detalle sobre cada una de estas obras, para la Petar Salitre fase II acá ven algunas cifras importantes en términos de caudal que estamos generando, la generación de biosólidos que también estamos tratando, los empleos generados más de 1.800 y que como les decía hay más detalle en las respuestas que le enviamos Concejal, pero acá en parte queremos también mostrar el cronograma en términos de la obra de Petar Salitre en la fase II que ya en el segundo semestre estaremos en la entrega de la integración de la fase I y la fase II para el próximo año terminar en términos de operación.

La estación elevadora de aguas residuales era muy importante también para poder llevar pues las aguas a la Petar Canoas que estará en funcionamiento luego, es un proyecto multipropósito digamos, también la apuesta de la Empresa de Acueducto en este momento es también mirar qué otros tipos de cosas en términos de cosas positivas no solo en términos de la gestión del agua sino también por ejemplo acá en términos de generación de energía son importantes y podemos ir realizando. Acá hay una apuesta en ese sentido también, esta obra eleva el caudal máximo como pueden ver ahí y también al generar estas obras que son más sistemáticas y demás, al tener los interceptores que llegan a la estación elevadora también haremos que las descargas no lleguen a los cuerpos de agua como las quebradas de cuenca Fucha y Tunjuelo que ayudarán también en su proceso de auto recuperación.

La estación elevadora como les decía en términos de diseño tiene un gran avance ya en términos de avance llegando al 35% y ahí también observan algunos avances en otras materias. Algunas fotos de los avances de la estación elevadora y ya en términos


 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

de estas obras, la joya de la corona que será la Petar Canoas que complementará el tratamiento Salitre, con un tratamiento del 30% como veíamos en un gráfico, aquí ya estamos hablando de un 70% del resto de Bogotá incluyendo Soacha que ayudará en el tratamiento de todas las aguas de la zona de Bogotá y Soacha y pues los vertimientos en general al río Bogotá. Aquí claramente se contribuirá al mejoramiento de la salud y calidad de vida y pues es una obra a la que le estamos haciendo toda la apuesta para poder entrar en funcionamiento pronto.

Acá están los avances de la Petar, los diseños detallados de tratamiento secundario están en ajustes menores, en agosto fue algo que se mencionó mucho también y pues lo promocionamos bastante, se obtuvo la aprobación de la modificación de la licencia ambiental por la ALDA, también ya se inició el contrato para la estructuración técnica, legal, económica y financiera del proyecto de construcción y se espera contar con los pliegos para el proceso de selección en octubre de 2021 y adjudicarlo en enero del próximo año. Acá se puede ver la magnitud de esta obra tiene muchos componentes en términos de la estación elevadora, el tratamiento preliminar, el tratamiento primario, secundario y el tratamiento de lodos, ahí se puede observar con mayor detalle lo mismo y un tema que nos preguntaron que usted mencionó mucho también Concejal, el tema de participación y socialización, claramente se ha visto afectada por el tema del Covid pero se han realizado muchas acciones en términos de identificación en todas las reuniones, canales alternativos para poder informar sobre la obra y también tener retroalimentación al respecto.

Claramente como lo mencionó también la Secretaria de Ambiente en términos de la gestión de las personas, digamos a pesar de todas las inversiones que hagamos y todo el esfuerzo que hagamos en términos de las obras para descontaminar el río Bogotá, sin el apoyo de la ciudadanía pues va a ser difícil también llegar a las metas que quisiéramos tener, desde la Empresa estamos realizando muchas campañas relacionadas con estos temas, aquí les muestro algunas del río Bogotá, el tema por ejemplo de controles preservativos que también hemos hecho una apuesta importante, ahora con el Día del Amor y la Amistad van a ver una campaña también relacionada con el aceite que va a ser muy interesante y que esperamos que la ciudadanía también la mire y continúe pues observándola.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Reitero, las distintas preguntas y detalles Concejal que usted mencionó ahorita en términos de costos y demás que pues ahí son muy específicos están en la respuesta y se le hará un complemento a la misma con más detalle en esa. Digamos por nuestro lado, reitero pues el agradecimiento por la invitación y acá estamos listos también para seguir aclarando cualquier inquietud.

PRESIDENTA: Muchas gracias.

Va entonces a hacer la intervención el Secretario de Seguridad, pero antes la concejala Ati tiene una intervención, concejal Ati.

H.C. ATI SEYGUNDIBA QUIGUA IZQUIERDO: Sí Presidenta veo que la Secretaria de Planeación no se encuentra pero va a responder por escrito las preguntas que he hecho ya que toqué un tema central que es río y POT y le pido el favor que sí está el Instituto Distrital de Patrimonio, yo hablé del río como patrimonio biocultural, creo que el río como patrimonio arqueológico y fue un tema central entonces le pido si está conectado el Director del Instituto Distrital de Patrimonio que pueda referirse a las preguntas puntuales que he hecho el día de hoy.

PRESIDENTA: ¿Concejal Ati usted lo citó en la proposición?


Ah, perfecto, ya ahorita lo confirmamos.

Entonces por ahora, el Secretario de Seguridad, Aníbal Fernández, tiene la palabra.

SECRETARIO DISTRITAL DE SEGURIDAD, CONVIVENCIA Y JUSTICIA, Aníbal Fernández De Soto: Muy buenas noches apreciada Presidenta, a los honorables concejales que están conectados y aquí presentes en el debate, un saludo muy especial, particularmente a los concejales y concejalas integrantes de los partidos de oposición que han convocado a este importante debate, honorables concejales del Centro Democrático, de Cambio Radical, de Colombia Humana y mi muy apreciada amiga Ati Quigua un grato placer volvernos a encontrar.

Siento que el plato fuerte de este debate es el tema de movilidad en la proposición que fue promovida, queremos hacer una intervención breve sobre los temas de seguridad




 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

que aquí los concejales particularmente la concejal Diago, el concejal Andrés Forero, el concejal Amín y la concejal Arbeláez plantearon sobre temas de seguridad relacionados con el tema de ciclistas y el tema de la bicicleta como una gran preocupación que por supuesto compartimos, pero si me permite Presidenta déjeme hacer un primer comentario de manera general que quiero reiterar acá como lo he hecho en las citaciones en las que he estado aquí participando, a las distintas audiencias en las que me han convocado, en las solicitudes de información que me han hecho llegar en los dos últimos dos meses desde que asumí el cargo y también en las reuniones que he tenido con prácticamente con todas las bancadas del Concejo y particularmente con algunos concejales de manera individual en reuniones que hemos sostenido.

La seguridad es un propósito superior que nos convoca a todos y particularmente a todas las instituciones del Estado para lograr una acción unificada que nos permita abordar una problemática muy compleja y es por eso que le he enviado señora Presidenta una comunicación hace unos días que quiero compartir aquí por si no tenían conocimiento los honorables concejales, en los que queremos invitar conjuntamente con el Comandante de la Policía Metropolitana de Bogotá a una reunión con los miembros de este Cabildo para tener la oportunidad de contarles en detalle la estrategia que estamos desarrollando, los pilares del Plan que estamos implementando, los resultados que hemos tenido en los últimos dos meses y por ejemplo, evidenciar cómo y por qué se ha logrado en el mes de julio contener un incremento en los indicadores de seguridad que veían preocupando desde el mes de abril y cómo logramos también como lo anunciamos el día de ayer con la Alcaldesa Mayor, lograr que el mes de agosto sea el segundo mes del año con menor número de delitos de alto impacto.

El esfuerzo es inmenso, la intensidad con la que estamos trabajando es total, lo estamos haciendo de manera articulada con el Gobierno Nacional, con la Fiscalía, con la Policía Nacional y por supuesto con la Policía Metropolitana de Bogotá, sin descanso, de la mano de la ciudadanía y es por eso que quiero reiterarle a las bancadas de oposición aquí hoy para que hagamos causa común honorable concejal Forero y podamos trabajar en equipo para hacerle frente a unos desafíos en materia de seguridad que sin duda son grandes y que lo hagamos aquí en este recinto concejal Amín, no en *twitter* y que lo hagamos con la ciudadanía en Bogotá, en los barrios, en

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

las localidades no en el oriente antioqueño y poderles contar por ejemplo cómo hemos logrado que si nos comparamos con el año 2019 como corresponde porque el año 2020 fue un año atípico en materia estadística.

Salvo el tema de homicidios que nos preocupa muchísimo por supuesto y es nuestra principal prioridad y el tema de hurto a motocicletas y el tema de hurto a bicicletas que hoy nos convoca en todos los demás indicadores en materia de delito de alto impacto, hemos venido mejorando de manera consistente en lo que va corrido del año y cómo también hemos logrado que desde el mes de julio y consecutivamente el mes de agosto en materia de homicidios hayamos logrado contener el incremento de los indicadores y empezar a buscar la tendencia hacia su permanente reducción.

Hoy hemos sido convocados para hablar particularmente sobre el tema de bicicletas, de ciclistas y su seguridad y los esfuerzos que estamos haciendo al respecto, en ese caso sí propongo honorables concejales compararnos con el año 2020 que fue el año en el que subió de manera considerable el indicador de hurto a bicicletas y en ese sentido, lo que mencionábamos ayer con la señora Alcaldesa, hemos evidenciado cómo la estrategia que se viene desarrollando ha logrado una reducción del 8% en el hurto a bicicletas en lo corrido del año y particularmente en el mes de agosto frente al mes de agosto del año pasado una reducción del 34%. Esfuerzos importantes que no son suficientes honorables concejales en donde tenemos que trabajar aún más para avanzar en este propósito y lo seguiremos haciendo y ojalá, en equipo de la mano de este Concejo.

¿En qué consiste la estrategia que hemos venido desarrollando en materia de hurto a bicicletas?, el objetivo por supuesto es reducir los hurtos a bicicletas y la victimización relacionada con lesiones y homicidios en este particular delito que nos ha preocupado mucho. Estamos trabajando en el fortalecimiento del control y la disuasión del delito, la honorable concejal Diago nos preguntaba cuál es el pie de fuerza que hemos desplegado particularmente para los controles y los instrumentos o las estrategias de disuasión en esta materia, veníamos trabajando con cerca de 450 uniformados especialmente concentrados en este trabajo pero desde el mes de agosto particularmente el 12 de agosto se viene desplegando una intervención integral y especial de la Policía Nacional en donde hemos logrado contar con un despliegue de 1.523 hombres para atender distintas dinámicas con la Policía Metropolitana de Bogotá

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**


y ese refuerzo nos ha permitido incrementar el número de uniformados destinados específicamente al tema de ciclistas y a la dinámica alrededor del hurto a bicicletas y hoy en día tenemos 674 uniformados dedicados específicamente a las labores en materia de ciclistas y hurto a bicicletas.

Estamos haciendo jornadas pedagógicas, hemos priorizado unas rutas, son once rutas que han sido priorizadas para hacer patrullajes, para hacer controles, para generar presencia de la Fuerza Pública, para hacer trabajo con los usuarios de bicicletas y poder integrar esfuerzos en ese sentido, la información de esas zonas priorizadas la hemos suministrado en el cuestionario para ahorrar tiempo, hemos venido desarrollando acciones de prevención con la comunidad ciclista, mesas de trabajo, atender sus necesidades, identificar los puntos de mayor presencia de estos delitos, saber un poco ellos cómo están viendo la situación y cómo podemos trabajar conjuntamente con ellos y hemos sobre todo, incrementado la investigación criminal y la judicialización alrededor de las bandas que se dedican al hurto de bicicletas. Eso ha logrado avanzar, tenemos una meta importante que es un gran desafío honorables concejales, el PISCJ para el cuatrienio busca que tengamos una reducción del 8% del hurto a bicicletas con una línea base del año 2019.

Efectivamente los indicadores del año pasado nos alteraron esas metas y estamos haciendo un gran esfuerzo para avanzar en ese propósito.

Esta es otra manera de ver los datos que les compartía, la línea de abajo, los corredores son parecidos de pronto no se ve tan bien, pero la línea de abajo la que no va hasta el final de la gráfica porque es la que vamos corrido del año, es desde el año 2021 y la de arriba es la del año 2020 y pues evidentemente estamos logrando avances en ese propósito. No me quiero detener mucho en la cronología del delito, pero aquí están unos datos en donde mostramos que principalmente es hurto por atraco lo que mayor afecta a los ciclistas, el 57% pero también el hurto de oportunidades en un 34% en los datos que hemos venido revisando y que en un 80% las víctimas son hombres y en un 20% las víctimas son mujeres.

Hemos venido además priorizando localidades porque este es un esfuerzo que tenemos que focalizar en función en donde más está ocurriendo el fenómeno y hemos venido trabajando especialmente por los datos que teníamos desde el año pasado, en

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

las localidades de Kennedy, de Engativá, de Suba y de Bosa y en lo que va corrido del año, la focalización de esfuerzos nos ha permitido en esas localidades una mejora en Kennedy en un 15% o en una reducción del 15% en los hurtos de bicicletas, en Engativá en una reducción del 10% y en Suba en una reducción del 17% y coincido con la honorable concejal Diago porque efectivamente tenemos retos en Teusaquillo, en Puente Aranda, en Santa Fe, en Mártires y en San Cristóbal en donde los indicadores siguen siendo en rojo y tenemos que hacer más esfuerzos en ese frente, pero hemos venido avanzando en resultados operacionales que aquí les comparto algunos números concretos y en materia de recuperación de bicicletas superior en un 38% al esfuerzo que se venía haciendo, comparándonos con el 2019 y un incremento en recuperación de bicicletas en un 10% respecto a lo que se venía haciendo en el año 2020 y captura, capturas por hurto a bicicletas hemos logrado avanzar en un porcentaje significativo si nos comparamos con el año 2019 son 44% más de capturas las que hemos logrado este año respecto de lo que el 19 se había hecho hasta esta fecha y frente al año 2020 hemos logrado un incremento del 9% en capturas en lo que va corrido este año.

La honorable concejal Diago nos hacía un llamado para que las estrategias sean integrales y tiene toda la razón y por eso hemos creado una Mesa Interinstitucional de Seguridad a Ciclistas, ahí están los logos, las imágenes de quienes integran esa Mesa para permanentemente hacer revisiones de las estrategias, ver cómo podemos ir mejorando en ese sentido, algunas de las entidades que hacen parte de esa Mesa la Secretaría Distrital de Movilidad por supuesto, la Secretaría de la Mujer, la Secretaría de Seguridad por supuesto, el Instituto de Recreación y Deporte, la Secretaría de Gobierno, la Secretaría de Desarrollo Económico, nuestra Policía Metropolitana de Bogotá, el Instituto de Participación y Acción Comunal y el Instituto de Desarrollo Urbano entre otros y permanentemente hacemos una revisión de esfuerzos, miramos estos resultados, vemos las metas y tratamos de mejorar permanentemente en nuestros esfuerzos y una invitación, en materia de hurto a bicicletas que quiero hacerle al Honorable Concejo de Bogotá.

Tenemos un reto y hemos encontrado vacíos jurídicos y normativos en materia de incautación y en materia de disposición de las bicicletas incautadas y por eso hago una invitación honorable concejal Amín para que nos sentemos en una mesa con la concejal Diago con los que estén interesados en este propósito, con la concejal

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Arbeláez y propongamos conjuntamente un Acuerdo para que sea tramitado aquí en el Distrito y podamos avanzar en una normatividad que nos dé mejores herramientas en materia de incautación y disposición de las bicicletas incautadas que también es algo en donde podemos hacer mejores esfuerzos.

Honorable Concejal Forero finalmente termino con esta anotación porque usted nos hizo una observación respecto del tema del bicitaxismo y particularmente en la localidad de Bosa, sí Señor hay una problemática que estamos abordando con investigación judicial, con inteligencia porque desafortunadamente, además de la problemática que significa la informalidad de este fenómeno, es un reto que tenemos que abordar con Movilidad y con otras entidades, infortunadamente nos hemos dado cuenta que el crimen organizado instrumentaliza el bicitaxismo para sus acciones delincuenciales, microtráfico, extorsión, incluso casos de homicidio que están asociados a dinámicas digamos del bicitaxismo y vamos a incrementar los esfuerzos tenemos una mesa de trabajo al respecto con la Fiscalía, con la Sijin y aquí también hacer una solicitud honorable concejal Forero y a la bancada del Centro Democrático, hay dos temas que hemos venido trabajando con el Gobierno Nacional particularmente, estamos haciendo un gran esfuerzo por trabajar de verdad articuladamente con el Gobierno Nacional y hay dos temas que quiero aprovechar la oportunidad para pedir ayuda, necesitamos expedir el Decreto que regule, restrinja y le dé mejor control al porte y tenencia de las armas traumáticas, muchos delitos se están cometiendo con este tipo de elementos y hace tal vez dos días el Ministerio de Defensa volvió a publicar el Decreto para comentarios después de haber surtido ya ese trámite y haber incorporado algunos de los comentarios y ajustes que solicitó la ciudadanía en distintos sectores y esperamos que ese Decreto ojalá pronto sea expedido y en segundo lugar, necesitamos trabajar también con Migración Colombia cada vez más cercanamente para entender unos fenómenos delincuenciales en donde infortunadamente encontramos acción de población migrante.

Pero en Bosa, volviendo al punto honorable concejal Forero sí encontramos específicamente dos grupos delincuenciales, uno del servicio o a las órdenes de alias Sabito y otra la banda de alias el Paisa que especialmente están involucrados en temas de bicitaxis, entonces tenemos que abordar este tema desde el punto de vista de la informalidad, tenemos que abordar este tema desde el punto de vista de la criminalidad y también un mensaje final en relación con el bicitaxismo y el transporte informal en

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

todo caso y es que hemos también encontrado información evidencia y estamos trabajando con las autoridades judiciales en ese sentido, y es que cuando se presentan protestas violentas que impiden el buen funcionamiento de Transmilenio o del servicio público formal, los que se benefician son los informales y si vemos que hay personas que están actuando violentamente, que están cometiendo actos vandálicos contra el Sistema de Transporte Público y les pagan por eso, pues queremos entender esa cadena criminal por dónde va y cómo podemos actuar con la justicia para ser más efectivos.

La invitación Presidenta para que hagamos una mesa de trabajo con el Comandante de la Policía Metropolitana de Bogotá, con los concejales que tengan interés en conocer en detalle esa estrategia que estamos desarrollando en aumento de pie de fuerza, en fortalecimiento de tecnología, en trabajo en investigación judicial, en aumento de los frentes de seguridad y las redes ciudadanas, está vigente, la reiteramos y esperamos poder seguir trabajando mancomunadamente con el Concejo Distrital.

Muchas gracias.


PRESIDENTA: Gracias Secretario.

Continúa el Secretario de Movilidad, señor Nicolás Estupiñán, adelante Secretario.

SECRETARIO DISTRITAL DE MOVILIDAD, Nicolás Francisco Estupiñán Alvarado: Presidenta muy buenas noches para usted y para todos los honorables concejales que nos acompañan todavía a esta hora en este importante debate.

Hemos organizado la presentación del sector Transporte para poder dar respuesta a todos los comentarios y por favor excusa si nos queda algún comentario pendiente, seguramente vamos a poder dar como una mejor respuesta por escrito, vamos a tratar de abordar entonces todos los puntos que aquí se han hecho referencia. Yo quisiera comenzar por dar un panorama general sobre los distintos temas que se han venido aquí hablando sobre los temas de ciclo infraestructura, sobre el documento Conpes, algunos temas que mencionaba la concejal Susana con el Plan de Ordenamiento



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**


Territorial, algunos de los puntos que se mencionaban concejal Forero sobre la nueva concesión de trámites y otros puntos que se han venido haciendo a lo largo del debate.

Comenzamos entonces con una breve introducción de cómo nos estamos moviendo y creo que es muy importante que podamos dedicarle unos minutos a entender eso, varias veces hemos oído comentarios, preguntas, sugerencias de cómo hemos hecho nosotros en la Secretaría de Movilidad para hacer un monitoreo a la forma como hemos cambiado los patrones de viaje y cómo ha sido alterada esa movilidad a lo largo de los últimos 18 meses que hemos tenido distintas alteraciones, hemos tenido no solamente la pandemia por supuesto, sino, hemos tenido impactos importantes por los actos de vandalismo y por las reducciones que ha sufrido el Sistema de Transporte ¿Cómo nos movíamos entonces antes de la pandemia? Bogotá como ustedes saben entonces tenía un poco más de 13 millones de viajes al día, teníamos el 6.6% de viajes en bicicleta llegando más o menos a los 880 mil viajes, 4.6 millones de viajes en transporte público y más o menos 2 millones de viajes en carro particular. Eso era como se movía Bogotá, sumado entonces a la región tenemos también unos datos interesantes llegábamos a 16 millones de viajes al día.

Desde que inició la pandemia por supuesto que hemos venido haciendo un monitoreo constante de cómo han sido esas afectaciones a la movilidad y no solamente cómo han cambiado el número total de viajes sino cómo ha sido ese cambio en la distribución modal, vemos entonces acá en la gráfica de la derecha para que tengan una mejor comprensión cómo hemos venido migrando y cómo han ido cambiando estos patrones y esos modos de viaje. Vemos entonces la evolución más o menos desde febrero del año 2020 a junio del año 2021 y esto lo hacemos gracias a las distintas herramientas que tenemos en la Secretaría, tenemos distantes sensores de velocidad que cubren entonces gran parte de la Ciudad en un nuevo velocidades; tenemos conteos de aforos que lo podemos hacer a través de y que nos permiten obtener volúmenes; tenemos por supuesto las validaciones del Sistema de Transmilenio y tenemos unos apoyos de información a través de mecanismos digitales.

Entonces con estas distintas piezas de información construimos estas distintas gráficas que nos permiten monitorear la movilidad como nos preguntaban varios de ustedes de cómo hacemos nosotros el seguimiento, no solamente a las velocidades, a los volúmenes, sino efectivamente a los distintos repartos modales que tenemos.



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Hemos tenido entonces también otras piezas de información que nos ayudan y nos apoyan y acá por ejemplo, queremos mostrarles entonces esta gráfica que sale de Waze y de Google sumamos acá las distintas formas como nos movíamos nosotros, vemos acá a la izquierda de la gráfica entonces los movimientos pre pandemia y ese es el punto de partida y vemos entonces cómo los viajes de recreación, los viajes al trabajo, los viajes en Waze que representan entonces el vehículo particular, las validaciones del Sistema y los estimados de bicicleta cómo se han venido recuperando, pero todos siguen por debajo; más o menos en un 80% se han venido recuperando, pero vemos entonces las distintas piezas de información que tenemos para continuar con el monitoreo de la forma como nos movemos.

Tenemos acá también otras gráficas que nos permiten entender un poco mejor cómo ha sido el comportamiento del Sistema y vemos entonces a lo largo de los distintos meses cómo se han ido comportando el zonal y el troncal, ahora tenemos nosotros una mayor oferta por lo tanto es importante poder tener una comparación no contra el año 2019 sino contra la capacidad del Sistema.

Hemos visto entonces cómo algunos de estos viajes se dejaron de hacer en el 2020 más o menos 4 millones de viajes dejaron de hacerse, esto es a través de una de las distintas fuentes de información que tenemos, agregamos estos datos y podemos presentarles a ustedes esta información y estamos cerrando ya entonces esta misma observación con corte a septiembre de 2021 para poder entonces entender por ejemplo los viajes que tenemos acá, los viajes a pie cómo se han venido comportando a lo largo de la pandemia y los meses subsiguientes.

Vemos acá otra gráfica de algunos de los estimativos que las personas que más han trabajado estos temas en el sector han desarrollado, Luis Buiduncin es una de las personas que más conoce sobre los temas de la movilización de la movilidad en relación a la demanda y el año pasado sacaron un Paper tratando de predecir cómo iba a ser el comportamiento de la recuperación de los sistemas en general del transporte público y vemos cómo se estimaba entonces que para el año 2021 a finales luego de los procesos de vacunación, la tendencia era de recuperación total de la demanda en el transporte público. Vemos que esto no se ha cumplido y solamente traigo esta gráfica para demostrar de nuevo la incertidumbre que ha generado en los

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

procesos de modelación y en las distintas herramientas que hemos tenido que migrar y que consolidar.


Concejal Amín ahora si quiere hablamos un poco más de esa herramienta, de ese nombre del proceso que se desarrolla dentro de la Secretaría de Movilidad que básicamente lo que se hacía en el pasado era tercerizar ese proceso de modelación, hacemos un modelo de cuatro etapas que tiene todas las fases y si quiere con mucho gusto ahora profundizamos esa herramienta que utiliza, tanto la Secretaría de Movilidad como el metro, como Transmilenio como los distintos proyectos que se están construyendo.

Quiero retraer esta lámina que concentra los objetivos principales de nuestro Plan Distrital de Desarrollo porque me parece que es importante que todas las acciones que vamos a mencionar ahora, desde la concepción de trámites hasta todos los proyectos que están enmarcados en el Plan de Ordenamiento Territorial parten de estos propósitos en nuestro Plan de Desarrollo, todos los procesos que adelantamos en el sector de Movilidad claramente se ciñen a las metas que hemos consignado y que fueron aprobadas acá en el Concejo de la Ciudad.

Propósito No. 1. Acá tenemos unas metas muy importantes en política tarifaria y las hemos venido trabajando, hemos desarrollado una serie de procesos y hemos sacado importantes Acuerdos, acá en el Concejo que hacen que esta política tarifaria sea revisada y que podamos entonces tener acciones concretas para poder trabajar en esa materia.

Propósito No. 2. El de reverdecer a Bogotá, hemos venido también trabajando bastante, en la inclusión de vehículos eléctricos, de nuevo con la concejala Susana y con otros concejales sacamos adelante nuestro proyecto de la emergencia climática donde dejamos entonces unas consideraciones muy importantes sobre la flota de Transmilenio.

En el propósito de seguridad, ya lo mencionaba el Secretario Aníbal, cómo hemos venido trabajando para lograr cumplir los distintos objetivos y cómo particularmente en el tema que nos atañe hoy en materia de robos a bicicletas por supuesto que el año pasado sufrimos una exposición adicional, sufrimos una alza importante en las tasas

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

de robos y hurtos a bicicleta y esto nos ha llevado a trabajar bastante sobre todo en el tema de ciclo parqueaderos, que la concejal Carolina nos preguntaba sobre el tema de ciclo parqueaderos cómo había venido avanzando.

Nuestro cuarto propósito, el propósito de movilidad como ustedes saben ahí concentra nuestras principales metas del Sector, las principales inversiones de los proyectos y por supuesto en el quinto proyecto de gobierno abierto y transparente se enmarca nuestro proceso de la nueva concesión y de servicios de trámites y por qué hacemos todo esto, claramente nuestro primer objetivo es el de proteger la vida y en ese marco quisiera que tuviéramos este debate sobre los procesos particularmente de infraestructura para bicicletas, es fundamental para nosotros de nuevo, tener absolutamente claro por qué estamos desarrollando nosotros cada uno de estos procesos, lo principal es proteger la vida y de ahí en adelante se derivan una serie de propósitos que tenemos nosotros, como incentivar movilidad compartida, redistribuir el espacio público con criterios de eficiencia y de equidad, mejorar la infraestructura social al Sistema, por supuesto que tenemos unas metas muy concretas para la intervención de ciclorrutas pero de nuevo todo eso está enmarcado dentro de nuestros cinco pilares que tenemos en nuestro Plan Distrital de Desarrollo.

Vamos entonces ahora con los temas de ciclo infraestructura que la concejal Diago y el concejal Amín particularmente hacían preguntas sobre las distintas intervenciones que se tuvieron en la calle 13, no solamente en la calle 13 sino en la carrera 9ª, en la 7ª y otros de los carriles que hemos adoptado acá. De nuevo quiero recordar que nuestro principal propósito es el de cuidar y proteger la vida, de ahí en adelante podemos hacer que lleguemos más rápido, que reduzcamos los tiempos de viaje, que mitigemos la congestión, pero primero, necesitamos proteger y cuidar la vida de todos los actores en la vía.

Vamos entonces un poco con las metas cómo tenemos nosotros 280 kilómetros como meta de nuestro Plan de Desarrollo, de construcción de ciclo infraestructura funcional. Hemos ejecutado entonces a julio de este año 40 kilómetros y la meta física programada para este año es de 52 kilómetros. Ahora seguramente Diego va a complementar un poco esta respuesta, pero la diferencia entre la ejecución y la programación viene asociada principalmente a los grandes proyectos de

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

infraestructura que se vienen desarrollando y por supuesto que estos están en este proceso tanto de adjudicación y contratación como de construcción.

Vamos entonces con la meta también de conservación de ciclo infraestructura y esta de nuevo presenta un rezago y ahora vamos a hablar un poco más entonces con el IDU, sobre cómo ha sido la programación de estas distintas metas que de nuevo no corresponde linealmente a los años de la Administración, esto tiene una programación que concuerda con la forma cómo se contrata este mantenimiento y por eso pareciera que hay como un atraso en el desarrollo de la conservación. Para resumir, entonces tenemos 590 kilómetros en este momento y tenemos entonces unas proyecciones importantes para cumplir con nuestras metas.

Cuando inició la pandemia en marzo de 2020 en la Secretaría de Movilidad tomamos una serie de criterios para poder lograr dos cosas, la primera, descongestionar el Sistema de Transporte Público, en ese momento necesitábamos poder entregarle a la ciudadanía distintas formas de movilidad sostenible y biosegura y por eso se tomaron estas distintas medidas. Los criterios que teníamos por supuesto eran los de conectar a la Ciudad con la Región, tener unos espejos que habilitaran entonces una forma biosegura de movilidad y poder continuar con la conectividad de nuestras redes de ciclorrutas, tuvimos en cuenta velocidades del Sistema de Transporte Público para mejorar la operación del Sistema, tuvimos en cuenta por supuesto las posibles incidencias en las rutas de transporte público y en efecto corregimos varios de esos kilómetros al ver que estaban presentando incidencias importantes y conflictos importantes con rutas del SITP.

Tuvimos en cuenta por supuesto los principales deseos de viajes de las bicicletas y pudimos entonces a partir de esto generar una serie de intervenciones que le permitieron a la ciudadanía encontrar una nueva forma de moverse. A lo largo de estos meses hemos ido corrigiendo algunos carriles que están presentando interferencias importantes, que están presentando siniestros, pero no solo eso, hemos tenido entonces el robo de materiales, hemos tenido alteraciones del orden público y hemos tenido una serie de situaciones que nos han obligado a corregir, a modificar o a cambiar algunos de estos corredores. Pero qué tenemos en este momento entonces, de los 84 kilómetros temporales que se crearon en su momento, tenemos 28 kilómetros que ustedes pueden ver en el color verde en el mapa que han migrado en ciclorrutas

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

en calzada; tenemos 22 kilómetros de carriles todavía temporales y tenemos 34 kilómetros que están en revisión, eso hace parte de nuevo de los procesos que estamos entendiendo, analizando y evaluando el impacto que tenemos entonces en la siniestralidad vial de nuevo como propósito primero y segundo, en los distintos aspectos como congestión, contaminación y conectividad en nuestra red de ciclorrutas.

De esos 84 kilómetros entonces, 63 migraron a la red de ciclorrutas y están en proceso de construcción, aquí tenemos los 10 kilómetros que están en etapa de estudio de implementación y 25 kilómetros que tenemos proyectados y ahí ustedes pueden ver entonces las distintas descripciones con los colores, les dejamos la presentación por supuesto para que ustedes puedan revisarlo en mayor profundidad.

Vamos entonces con uno de los puntos que más ha sido levantado acá y es la ciclorruta de la calle 13. Yo la verdad me siento absolutamente orgulloso de la intervención que hemos tenido acá, cuando uno mira las cifras de siniestralidad quiero invitarlos a que revisen estas cifras; en la línea base 2019 tuvimos diez fatalidades, hoy después de la intervención que hemos tenido gradual y progresiva, hemos tenido solamente una fatalidad, si bien es muy difícil establecer causalidades directas con la siniestralidad vial, podemos estar absolutamente seguros que las intervenciones que estamos desarrollando acá salvan vidas y lo vamos a ver no solamente en la calle 13 sino lo vamos a ver en la 7ª y lo vamos a ver en las otras intervenciones. Estas son intervenciones que han sido programadas, que han sido graduales pero que sí necesitaron una intervención concreta.

Ustedes preguntaban concejal Amín y concejal Diago que cuál era el afán, cuál era la necesidad entonces de salir rápido con estos carriles, la necesidad era esta, pero entonces corredores donde teníamos una altísima tasa de fatalidad y una altísima tasa de siniestralidad, por lo tanto creo que es fundamental que veamos no solamente el crecimiento exponencial de la cantidad de ciclistas que están utilizando estos corredores como una medida alternativa de movilidad, seguramente por la crisis económica que estamos sufriendo, seguramente por miedo a tomar el Sistema de Transporte Público, pero evidentemente porque son conectores de la Ciudad que funcionan.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Pasamos entonces de 1.600 ciclistas en el pico de máxima demanda a tener casi 7 mil, esto solamente para la calle 13 y estoy seguro que ustedes han pasado por ahí y han visto los distintos accidentes que hemos tenido, en la gráfica, en la foto de la derecha pueden ver uno de los accidentes que tuvimos cuando teníamos los New Jersey estos maletines de concreto pesados, el conductor de esa tractomula que ustedes ven la foto declaró haber tenido un micro sueño, ustedes han visto por supuesto los altísimos volúmenes que hay en ese corredor, si estos maletines de New Jersey no hubieran estado ahí, habríamos tenido una tragedia.

Quiero mostrarles un video para aquellos que no han tenido la oportunidad de ver entonces este corredor funcionando, para que veamos el altísimo flujo que tenemos nosotros de bicicletas en la red, yo creo que las imágenes hablan por sí solas, no necesitamos nombre (se escucha el video del minuto 09:46:08 al minuto 09:46:34) pero en efecto las imágenes hablan por sí solas, por eso quería traer estos videos para que viéramos entonces la concentración, la densidad de volumen que tenemos acá de ciclistas. Esto es algo que hemos venido hablando con la Personería porque en efecto la Personería hizo una apertura de indagación preliminar, la Personería dice que gastamos 1.300 millones, 1.200 millones de pesos aproximadamente y que duplicamos el proceso de construcción, con Diego y con Álvaro en la Unidad de Mantenimiento Vial estamos absolutamente tranquilos del proceso que desarrollamos, porque todos y cada uno de los elementos que utilizamos para el carril temporal, lo trasladamos al carril definitivo, porque necesitábamos tener una intervención contundente y rápida para salvar estas vidas y porque mientras que teníamos esos maletines de New Jersey íbamos haciendo los estudios prediales y de redes para poder construir el carril en el costado Sur como lo desarrollamos.

Creo que las cifras y los volúmenes hablan por sí solos cuando vemos entonces de nuevo pasamos de diez muertos a uno, esas nueve vidas para mí no tienen precio ni para nadie en el sector de Movilidad y en esta Administración Distrital, nuestra principal consigna es la de proteger la vida y cualquier intervención que nosotros tengamos con que salvemos una vida para nosotros justifica todas estas inversiones.

Quiero que vayamos entonces a ver el corredor de la carrera 7<sup>a</sup>, pasamos entonces también de tener en la línea base cinco fatalidades a tener cero fatalidades hoy. De nuevo las cifras de fatalidades demuestran que las intervenciones que hemos tenido

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**


protegen la vida, no solamente de los ciclistas sino de los peatones al tener menos conflictos con todos los actores de la malla vial. Pasamos de tener 539 ciclistas en la línea base a tener 3.200, 3.300 ciclistas en el pico de máxima demanda también, por supuesto que habrá algunos momentos donde no tenemos ciclistas y yo creo que cada uno de nosotros elige la foto que más le conviene, entonces tenemos fotos y momentos del día donde también hay que reconocerlo, donde no tenemos una alta demanda, pero tenemos picos en la mañana y en la tarde donde tenemos una alta concentración de ciclistas y de nuevo, en esta asignación de un espacio más equitativo y más eficiente necesitamos poder darles a los ciclistas una alternativa segura para movilizarse:

Si hoy en Bogotá el 9% de los viajes se hacen en bicicleta por qué no asignarles el 9% del espacio, por supuesto que esto genera molestias y genera trancones, nadie está negando eso y por eso estamos teniendo distintas iniciativas, intervenciones con semaforización, con gestión en vía para poder mejorar el flujo del tráfico vehicular, pero por qué si las bicicletas son hoy el 9% de los viajes en Bogotá, no pueden tener un carril, por qué no pueden tener ese espacio.

Cuando nosotros miramos entonces de nuevo las implicaciones que hemos tenido acá pues vemos entonces que sí necesitamos ahora con toda la reactivación económica, con la apertura de todos los sectores, con la entrada de los colegios otra vez a la presencialidad pues tener distintas acciones de control, por eso estamos tomando distintas medidas creo que ustedes han visto en las últimas semanas tenemos un reversible para subir a la calle 85, para poder mitigar los distintos impactos que tenemos en congestión y hemos venido adelantando distintas acciones porque entendemos que les generamos unos impactos a todos los actores viales y desde la Secretaría lo único que buscamos es poder mejorarle las condiciones de movilidad a todos. Acá no se trata de fanatismos por la bicicleta, de odios al carro particular ni muchísimo menos, acá lo que buscamos es, de nuevo redistribuir el espacio público con eficiencia y con equidad y si hay un actor que tiene el 9% de los viajes pues lo mínimo que podemos hacer es asignarle un espacio correspondiente.

Seguimos entonces con las distintas medidas, hemos venido trabajando entonces para poder mejorar las velocidades, de nuevo conscientes que estamos haciendo algún tipo de afectación a los vehículos particulares especialmente en la carrera 7ª entre el tramo



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**


concejal Forero que usted mencionaba el de la 85 y la 106 y seguimos revisando las cifras con los distintos sistemas de monitoreo y de conteo que tenemos permanentemente para ver velocidades y volúmenes.

En la 68 pasamos de tener catorce fatalidades a tener dos fatalidades, veíamos entonces la reducción absolutamente increíble que tuvimos en la 13, en la 7ª, la 68, pasamos de tener 3.300 ciclistas a tener casi 8 mil de nuevo en el pico más cargado, en algún momento la concejal Diago preguntaba que si valía la pena hacer esta intervención, por supuesto que sí, estamos absolutamente seguros que vale la pena, no solo por la cantidad de ciclistas que están utilizando esta infraestructura más segura, sino de nuevo, por las cifras que hemos visto de reducción en siniestros y en fatalidades.

En aras del tiempo Presidenta si me lo permite, voy a ir un poquito más rápido pasamos entonces de tener diecinueve fatalidades en el 2019 a tener...

**PRESIDENTA:** Secretario perdón un segundo también intervendrán el Gerente de la Empresa Metro, el Director del IDU y el Director de la Unidad de Mantenimiento Vial, entonces para que puedan hacer un buen manejo del tiempo.

**SECRETARIO DISTRITAL DE MOVILIDAD;** Nicolás Francisco Estupiñán Alvarado (continúa): Así es y de nuevo quiero resaltar acá algunas de las experiencias internacionales que siguieron la experiencia de Bogotá, yo sé que esto puede generar algún tipo de molestias en algunos de los actores, pero efectivamente después de Bogotá que salió con estas ciclорrutas temporales, el 16 de marzo hemos visto los ejemplos de muchísimas ciudades en el mundo que tomaron esta misma medida, esto no es de nuevo algo que se le ocurrió a Bogotá y que le pareció una locura sino, son medidas que se han venido tomando a nivel internacional y que muchos de estos carriles continúan de manera permanente y de nuevo esto hace parte de una política de la bicicleta de manera integral donde tenemos cinco objetivos: mayor seguridad personal, mayor seguridad vial, hacer de la bicicleta un instrumento inclusivo para la sociedad, más y mejores viajes en bicicleta y uno adicional que incluimos más recientemente en la política pública de la bicicleta y es que Bogotá se convierta realmente en un polo productor de bicicletas. Esto es algo en lo que venimos trabajando con Desarrollo Económico, con distintas áreas empresariales, industriales,

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

con Fenalco, con la Andi y demás para poder promover de nuevo no solamente el uso sino toda la cadena productiva asociada a la bicicleta.

Tenemos entonces una política pública a 18 años con 2.2 billones de pesos donde se enmarcan distintas estrategias. No solamente quiero hablar del registro en bici sino quiero hablar entonces de la estrategia de ciclo parqueaderos, porque pasamos entonces de tener una meta en el Plan de Desarrollo de 5 mil parqueaderos a tener una meta de 50 mil parqueaderos porque entendemos que el hurto de oportunidad está asociado también con no tener en donde parquear una bicicleta, por lo tanto, nosotros mismos como Administración multiplicamos por diez la meta que nos quedó en el Plan de Desarrollo para ser mucho más exigentes y mucho más consecuentes con la realidad. A la fecha tenemos más o menos unos 16 mil cupos de parqueaderos ya inventariados y reportados y hemos venido desarrollando actividades que nos permiten en este momento contar más o menos con unos 19 mil ciclo parqueaderos.

De nuevo, venimos trabajando en distintas acciones, quiero referirme ahora un poco a las preguntas que se venían desarrollando concejal Susana sobre el documento Conpes y sobre la estructura que tiene el modelo de ocupación territorial basada y soportada en el modelo en el Sistema de Transporte. Entonces para tener una nueva movilidad en Bogotá pues hemos desarrollado este documento Conpes que representa esa visión de largo plazo sobre la cual queremos construir nuestra infraestructura, parte de sus preguntas eran si teníamos los análisis que soportaban estas decisiones, creo que lo hemos visto en varias oportunidades, hemos visto entonces los distintos análisis que se han hecho y conservando por supuesto nuestras determinantes. El eje estructurador de la movilidad es el peatón, es uno de los puntos básicos de nuestro Plan de Ordenamiento Territorial que tiene soluciones y escalas diferentes, una escala regional, una escala distrital y una escala local. Vamos a basar entonces nuestro futuro Sistema de Movilidad ya no en sistemas de buses de alta capacidad sino en sistemas férreos que permitan entonces conectar a la región y permitan ofrecer una solución de mayor capacidad y que esté basado por supuesto en energías limpias, mayor accesibilidad y mayor asequibilidad y por supuesto la priorización de proyectos para satisfacer las distintas necesidades de movilidad de todos los habitantes.

Estas láminas ya las hemos visto sobre cómo entonces los objetivos del Conpes eran actualizar esa visión y poder establecer la priorización de los distintos proyectos, voy

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

a ir acá al mapa que tenemos de 2035 y de largo plazo donde están plasmados los distintos proyectos que a su vez se ven reflejados en el Plan de Ordenamiento Territorial y que a su vez constituyen la base de ese Plan Maestro de Movilidad que se construye en paralelo con el Plan de Ordenamiento Territorial que por supuesto necesita ser actualizado a la luz de este nuevo documento POT que se va a radicar el día de mañana acá en el Concejo de la Ciudad.

Hemos visto también ya concejal Susana esta lámina donde están plasmados los distintos proyectos que de nuevo por ahora en aras del tiempo voy a pasar de manera más rápida y de nuevo quiero detenerme en esta lámina porque para mí es una de las láminas fundamentales. Esta lámina nos muestra cómo va a cambiar el acceso al empleo en la medida en que avancemos con las intervenciones con estos proyectos, no solamente se trata de construir infraestructura de movilidad, no solamente se trata en hacer inversiones fuertes en infraestructura, sino se trata de hacer análisis que nos permitan confirmar que esas inversiones en movilidad, que esos nuevos proyectos van a mejorar el tiempo de acceso a las oportunidades que se generan en Bogotá, acá les estamos mostrando cómo vamos a cambiar entonces la cantidad de empleos a los cuales se pueda acceder en la medida en que nosotros avancemos con estas intervenciones en infraestructura.

Estas son las cifras que tenemos aproximadamente en nuestro Conpes de Movilidad, las hemos venido conversando con el Gobierno Nacional, tenemos avances importantes particularmente en lo que tiene que ver con el Conpes de importancia estratégica de la calle 13 y del borde occidental, porque sí necesitamos y somos absolutamente conscientes de la necesidad de contribuir con el borde occidental que es quizás el borde más productivo y competitivo que tiene Bogotá y la Región para que podamos entonces darle una respuesta clara a ese transporte de carga para que pueda entonces con la 13, con la ALÓ Centro, con la calle 63 y con la calle 80 cerrando el anillo con la Gobernación poder generar un anillo logístico que permita entonces tener las condiciones necesarias para mover los volúmenes de carga que se presentan en la Ciudad-Región.

Estos son un poco los tiempos que tenemos, seguramente vamos a tener más espacio para discutir esto en las próximas sesiones de Plan de Ordenamiento Territorial, pero como les decía entonces, ya tenemos nuestro Conpes de visión estratégica, de

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

mediano y de largo plazo, ahora lo que sigue es sacar y expedir una serie de documentos Conpes de importancia estratégica tanto para la calle 13 como para el proyecto Metro línea II y poder entonces firmar los convenios de cofinanciación respectivos para poder avanzar entonces con las estructuraciones y licitaciones de esos proyectos.

Una pequeña comparación que tenemos acá sobre las líneas de metro...


PRESIDENTA: Perdón Secretario un segundo.

¿Concejal Susana va a hacer una pregunta? ¿Quieren que utilicemos esa metodología, que ustedes vayan haciendo preguntas? Para este no más ah, listo, ustedes me dicen, como lo quieran desarrollar lo adelantamos.

Adelante Concejal.

H.C. MARÍA SUSANA MUHAMMAD GONZÁLEZ: Sí Presidenta, son preguntas de aclaración muy puntuales solo para entender lo que está diciendo el Secretario. Secretario qué pena usted pasó un poquito rápido me pareció muy interesante como dos diapositivas atrás que era el mapa entiendo de mayor accesibilidad a puestos de trabajo, entiendo a partir de que estuviera implementada la infraestructura que está en el Conpes más o menos hacia el 27, o sea 27 que son las obras que están incluida la primera línea y 35 pues las obras que llaman en el Conpes de largo plazo, pero estos flujos es por la oferta que genera el transporte o eso tiene que ver con la proyección de las condiciones socio económicas y el empleo que hay hoy y que por la realidad de la pandemia ha cambiado o esto es simplemente ustedes están acá diciendo, esto va a mejorar los tiempos de traslado a la matriz socio económica y de trabajo que con base en la más reciente que tenemos es en el 2019, eso es lo que quisiera entender.

SECRETARIO DISTRITAL DE MOVILIDAD; Nicolás Francisco Estupiñán Alvarado (continúa): Como usted sabe Concejal esto es un sistema de ecuaciones simultáneas en las cuales tanto oferta como demanda se van calibrando y el modelo converge para buscar entonces esa mejor relación. Esto, por un lado, mejora entonces el acceso a través de oferta adicional de infraestructura a los empleos, pero también se calibra de cómo se proyecta el crecimiento económico y social de la Ciudad y cómo entonces

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**


vemos cómo confluyen esas dos variables de crecimiento económico, mayores oportunidades de empleo y mayor acceso y mayor infraestructura que permite llegar a esa nueva oferta laboral a partir del modelo 2019.

Les mencionaba entonces que estamos ahora en la fase de preparación de los documentos de importancia estratégica, hemos avanzado bastante bien con el Gobierno Nacional, la verdad acá debemos darle todo el reconocimiento y el agradecimiento al Ministerio de Transporte, Planeación Nacional, Ministerio de Hacienda porque hemos tenido todo el compromiso de ellos para poder avanzar con estos distintos documentos de importancia estratégica.

Estábamos comparando entonces la propuesta del Plan de Ordenamiento Territorial que básicamente lo que presenta es un nuevo modelo de transporte, un nuevo sistema multimodal que ofrece mayor conectividad, que ofrece mayor conexión con la región y que por supuesto ofrece un sistema mucho más limpio, vemos entonces acá, 97 casi 98 kilómetros de líneas de metro, casi 100 kilómetros de RegioTRAN acá yo creo que nos toca corregir un poco esta cifra, pero seguramente para mañana para la presentación del POT vamos a tener esta cifra correcta, los siete claves que se están proponiendo y de nuevo los distintos corredores verdes, preguntaba el concejal Amín por qué tenemos tantos corredores verdes, cuáles son, si quiere le paso el listado detallado de los treinta y dos corredores, pero básicamente los corredores verdes pueden ser corredores de transporte público con las distintas modalidades que tenemos como el de la carrera 7ª pero también pueden ser ciclo alamedas.

Yo creo que por eso hay cierta confusión, pero por eso son tantos corredores, le pasamos entonces el listado completo de los treinta y dos corredores verdes que tenemos.

Para referirme rápidamente a la concesión de nuevos trámites que tenemos nosotros concejal Forero, este es un proceso complejo, bien complejo yo creo que es una de las licitaciones más difíciles que va a enfrentar la Secretaría de Movilidad en los últimos años, este es un proceso que como ustedes saben viene de una concesión previa, una concesión que tuvo dos prórrogas, han sido cuestionadas esas prórrogas pero es uno de los contratos más importantes porque por supuesto que mueve todos los distintos trámites que hace la Secretaría de Movilidad en la Ciudad, estamos hablando de más

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

o menos de unos 5 mil trámites al día, por lo tanto tenemos que garantizar la mayor cantidad de proponentes y de oferentes y les quiero contar acá que todas las adendas y todos los pasos que hemos tenido, es precisamente para eso, para poder garantizar la mayor participación posible en este proceso, para hacerlo lo más competitivo posible, entendiendo las complejidades que tiene este proceso y entendiendo las especificidades también de una rama tecnológica que de nuevo requiere de mucha experticia.

El contrato entonces, el actual ha tenido cuatro modificaciones no quiero detenerme en esto mucho, pero esta estructuración de la licitación la venimos trabajando hace más o menos unos quince meses, venimos trabajando la parte técnica con la Universidad Nacional, la estructuración jurídica la está Haciendo Viveros y Asociados y la estructuración financiera la está haciendo Alejandro Atuesta, esta nueva concesión pues tiene como objetivo centralizar todos los trámites, tiene una marca muy fuerte hacia la virtualización de los trámites para reducir más o menos en un 60% la cantidad de ciudadanos que hacen presencialmente estos trámites y que busca de nuevo también como objetivo central reducir al 50% el tiempo que emplean hoy los distintos usuarios que hacen los distintos trámites.

Hemos tenido varias medidas de transparencia para poder garantizar que este proceso cumple con los más altos estándares, de nuevo no solamente a nivel nacional sino a nivel internacional, todos los distintos funcionarios de la Secretaría de Movilidad, los contratistas y los estructuradores, han realizado pruebas de polígrafo, han firmado acuerdos de confidencialidad, hemos reglamentado y aclarado bastante los puntos de conflicto de interés que pueden presentarse por lo tanto, estamos tranquilos con todo lo que hemos cargado en los pliegos, tenemos una bitácora pública donde hemos publicado toda la información sobre este proceso y tenemos una página de nuevo entonces en la Secretaría donde informamos sobre todos los distintos pasos que se vienen dando.

Solicitamos el acompañamiento preventivo de los organismos de Control, de la Procuraduría, de la Contraloría General de la República, de la Veeduría Distrital, de la Personería, nos están acompañando en este momento la Procuraduría General de la Nación y la Veeduría Distrital, en este proceso hemos tenido no solamente el acompañamiento sino reuniones periódicas para que todos estemos al tanto de lo que

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**


se viene desarrollando en este proceso de la concesión, hemos hecho tres ruedas de negocios que han visto ustedes acá con los números que les presentamos, la última que tuvimos, tuvimos 128 empresas que se inscribieron en el proceso y que participaron de la rueda de negocios, llevamos a cabo nuestra audiencia pública de riesgos el pasado 30 de junio y 1º de julio y hemos tenido entonces una serie de reuniones adicionales con el Ministerio de Transporte porque es muy importante la conexión que tienen los trámites a nivel local con los trámites a nivel nacional.

Adicionalmente, este proceso va a tener algo que no tiene la concesión hoy en día y es, poder contar con una fiduciaria para poder tener entonces la administración de riesgos y de recursos de manera independiente a los distintos proyectos que pueda desarrollar el futuro ganador de esta licitación, esto por supuesto ustedes saben que le da mayor transparencia, mayor seguridad, mayor eficiencia en la administración de los recursos y el pliego definitivo entonces está en este momento colgado, como ustedes saben y como lo mencionaba el concejal Forero, el proceso está suspendido nosotros en todos los distintos procesos y en las distintas etapas recibimos casi mil observaciones que fueron contestadas todas debidamente y que nos ha permitido entonces tener tranquilidad sobre la cantidad de interesados que tenemos en este momento en el proceso.

Hicimos una serie de adendas, hicimos tres adendas, esas adendas de nuevo están colgadas todas en SECOP concejal Forero la verdad no sé qué pasa con la adenda número 2 que usted mencionaba que no había podido ver, esa adenda corrigió y amplió el plazo, modificó el cronograma, vamos a revisar por qué no ha podido acceder usted a esa adenda pero pues todo se ha hecho debidamente a través de SECOP II y eso pues podemos ver ahora qué sucede con el acceso a esa adenda, pero básicamente lo que estamos buscando a través de las distintas adendas y a través de la suspensión es poder garantizar la participación de más oferentes y en eso pueden estar ustedes totalmente tranquilos que hemos tenido todas las medidas de control y de transparencia para poder garantizar esto, que tenemos la mayor cantidad posible de interesados y de participantes en esta licitación.

Como les mencionaba entonces, tenemos tres adendas, la adenda número dos se publicó con el cronograma el 14 de julio y tenemos entonces una resolución de saneamiento que fue publicada el 20 de agosto, donde de nuevo se hacen unos ajustes para poder entonces aclarar algunos aspectos que podrían llegar a ser confusos, esto



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

de nuevo por preguntas reiteradas de los distintos interesados en el proceso y de nuevo entonces en aras de garantizar los principios de transparencia y de libre competencia pues se decidió entonces a la suspensión por un término de quince (15) días calendario.


La pregunta del concejal Forero sobre por qué hicimos una ampliación adicional, efectivamente el jueves de la semana pasada creo que fue, llegaron a mi correo y subieron en el sistema dos solicitudes, una solicitud a nombre de Sonda y otra solicitud a nombre de Movistar de Telecomunicaciones S.A., esas solicitudes de ampliación básicamente nos solicitaban poder prorrogar esa suspensión por una semana más, argumentando que habían tenido problemas con la expedición de las pólizas y de las garantías, consultamos entonces, todo está por escrito con muchísimo gusto les podemos enviar toda esa información, consultamos con el agente de riesgos y de garantías de la Secretaría de Movilidad y nos dijeron que efectivamente había problemas en el sistema de riesgos y de garantías y nos dijeron que era lo mejor que se otorgara esta ampliación de nuevo para poder garantizar mayor participación y mayor competencia. Eso es lo único que estamos buscando nosotros acá, poder tener mayor participación y mayor competencia porque sabemos de nuevo que esta es una licitación compleja, porque sabemos que es una licitación donde hay muchísimos intereses de por medio. Por eso estamos tomando todas las medidas para poder lograr un proceso transparente y competitivo.

PRESIDENTA: Concejal Forero.

H.C. ANDRÉS EDUARDO FORERO MOLINA: Muy brevemente, señor Secretario quisiera que me aclarara eso le llegó a su correo personal, a su correo institucional.

SECRETARIO DISTRITAL DE MOVILIDAD; Nicolás Francisco Estupiñán Alvarado (continúa): Al correo institucional Concejal.

H.C. ANDRÉS EDUARDO FORERO MOLINA: Okey, pero al suyo y por qué razón al suyo, no deberían haberle llegado, ¿ese es el conducto regular para mandar solicitudes a propósito de eso?

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

SECRETARIO DISTRITAL DE MOVILIDAD; Nicolás Francisco Estupiñán Alvarado (continúa): Le confirmo si ya las cargaron, si las cargaron en su momento también en el SECOP-II y en la plataforma, pero lo que me estaban diciendo a mí es que en SECOP-II cuando el proceso está suspendido no permite el cargue de información adicional, pero deme dos (2) minutos y le confirmo si efectivamente fueron cargadas en el sistema o si solamente fueron llegados a mi correo.

Tenemos cuarenta y cuatro empresas que han demostrado interés, que han participado en las distintas ruedas de negocios y que allegaron preguntas y por lo tanto, estamos tranquilos y confiados con que todos los distintos procesos que se han venido desarrollando han despertado el interés a nivel nacional y a nivel internacional de este proceso. Este es el cronograma que estamos manejando entonces, 8 de mayo hicimos la publicación de los pliegos de condiciones, expedimos el 25 de junio el acto administrativo de la apertura del proceso de selección, tuvimos entonces dos meses de procesos de preguntas y respuestas y efectivamente entonces el 13 de septiembre estamos esperando las propuestas para poder cerrar esta etapa del proceso.

Concejal Forero usted tenía otra pregunta sobre un proceso, sobre el proceso de interoperabilidad de por qué entonces se había manejado de la manera que se manejó. De acuerdo con los procedimientos de Colombia Compra Eficiente en los procesos de concurso de méritos se tiene que manejar a través de SECOP-I no a través de SECOP-II, SECOP-I no es una plataforma interactiva, no permite entonces esa transaccionalidad de subir documentos, por lo tanto, en momentos de no pandemia se hacía todo presencialmente y se radicaban físicamente todas las propuestas por eso, esa es la alternativa que Colombia Compra Eficiente recomienda para estos procesos de concurso de mérito, a través de correos electrónicos.

Usted preguntaba que, si efectivamente las propuestas habían llegado por correo, si llegaron por correo y a través de un link de Dropbox para poder descargar las propuestas y los anexos técnicos que son muy pesados y no caben y no pasan por Mail. Acá se puede consultar en Dropbox permite consultar efectivamente la trazabilidad de quién ha manipulado la información y en qué momento se ha manipulado la información para dar entonces total tranquilidad de los distintos procesos.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Con esto cierro la presentación, pero hay un par de preguntas que me quedaron Presidenta si me lo permite me demoro dos minuticos más, concejal Yefer Vega le quedamos debiendo las cifras de siniestralidad vial frente a los temas de mantenimiento y estado de la malla vial, esa información prefiero remitírsela por escrito para darle una respuesta más completa.

Frente a la pregunta de la concejal Carolina Arbeláez, quiero que revisemos esa afirmación que se hace sobre el 75% de reducción en la capacidad vial porque nosotros no concordamos con esa afirmación, me gustaría que pudiéramos charlar con usted y con ProBogotá para entender de dónde sale esa afirmación, porque claramente no es cierta, nosotros tenemos dos consideraciones que hemos venido revisando fuertemente, la primera es la de la reserva de la ALÓ Norte, eso tiene unos conflictos importantes pero la solución de movilidad que se está planteando es precisamente la línea II de metro que va a Suba y a Engativá y que va a ser subterránea y que va a conectar entonces esas poblaciones y que nos permite entonces liberar esa reserva vial para poder tener mayores equipamientos y de nuevo proteger nuestra estructura ecológica principal. Frente a la Boyacá, la Boyacá por supuesto que va a continuar con la capacidad, va a conectarse a través de la avenida Guaymaral con autopista Norte permitiendo un flujo que continúe entonces particularmente para el transporte de carga, pero sí me gustaría que revisáramos entonces esa afirmación que no es cierta sobre el 75% de reducción de la capacidad vial, claramente nadie está proponiendo eso.

El concejal Forero también hacía algún comentario sobre la descoordinación de algunos semáforos esto hace parte del proceso de semaforización inteligente, pero sobre todo de muchos semáforos, en este momento tenemos más de ochenta intercepciones que ya cuentan con un botón peatonal y esto nos ha generado en principio una descoordinación de los distintos ciclos de las intercepciones, estas intercepciones antes no contaban con un ciclo para peatones y el botón entonces que se activa para los peatones, se activa demanda, por eso una vez se activa este botón para peatones se recalibran los ciclos pero eso toma un tiempo para que se puedan volver entonces a calibrar.

Acá me están confirmando concejal Forero entonces que la plataforma de SECOP-II no permite subir documentos cuando el proceso está suspendido, pero una cosa es

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

responder y otra cosa es permitir el cargue de documentos, yo lo que le estoy diciendo es que no se podían cargar los documentos, no las solicitudes y por eso la mandaron a mi correo, pero estamos hablando de la nueva concesión de trámites o del contrato de interoperabilidad, bueno revisamos el tema, pero claramente ahí está toda la información para que podamos seguir discutiendo el tema.

Presidenta si me permite, le paso la palabra al doctor Leonidas para que responda las inquietudes de Metro.


PRESIDENTA: Concejal Susana.

Les vamos a pedir que tengan ahí mucho rigor en el manejo del tiempo.

H.C. MARIA SUSANA MUHAMMAD GONZÁLEZ: Presidenta es que el Secretario no me respondió la pregunta que es sencilla y es si la capacidad del Sistema pues yo sé que ahora ustedes dicen que lo ven es como una lista de proyectos pero del Sistema Público de Transporte de alta capacidad, con todos los proyectos del Conpes está llamémoslo así calibrado con las proyecciones de densidad que nos están presentando en el POT y de nueva vivienda para Bogotá, o sea que es el escenario que yo no quisiera entre comillas ni los bogotanos ver, que esa infraestructura entra en operación y ya se quedó corta porque además están montando unas densidades brutales, o sea crean una demanda de transporte pero también crean unas densidades brutales alrededor de las líneas de transporte masivo y yo quiero ver si eso es lo que usted está hablando o no.

SECRETARIO DISTRITAL DE MOVILIDAD; Nicolás Francisco Estupiñán Alvarado (continúa): Concejal Susana sí por supuesto, los dos documentos están totalmente articulados, la red de transporte que se propone, es la red que viabiliza ese modelo de ocupación del territorio en el tiempo por lo tanto sí, esas densidades adicionales claramente se resuelven a través de la red densa de movilidad que se está presentando y de las áreas de aprovechamiento que se generan a partir de la integración entre Regiotran, Metro y Transmilenio.

PRESIDENTA: Adelante entonces Gerente del Metro por favor.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

GERENTE EMPRESA METRO DE BOGOTÁ, José Leonidas Narváez: Buenas noches honorables concejales, Presidenta, compañeros de trabajo del Distrito, bueno voy a empezar a hacer una presentación sobre las preguntas que me han formulado y algunas que se han dado aquí durante el día de hoy, si se me escapa alguna, se ha tomado nota para hacer respuestas mucho más amplias que les haremos llegar.

Quisiera inicialmente contestarle al Honorable Concejal Forero con respecto a la observación y a la denuncia que hizo de la contratación con la Sociedad Colombiana de Ingenieros, efectivamente no hay ningún impedimento para hacer un contrato directo con la Sociedad Colombiana de Ingenieros, la Sociedad Colombiana de Ingenieros es un cuerpo consultivo del Estado desde 1904 en la Ley 46, el Ingeniero Jorge Hernández que es el Gerente de Desarrollo Inmobiliario forma parte de la Comisión de Ética pero no ocupa ningún cargo directivo dentro de la Sociedad y a lo largo de la historia hemos tenido Presidente, Ministros, miembros de la Sociedad Colombiana de Ingenieros que no genera inhabilidad cuando el gobierno o las diferentes instancias del gobierno tanto local o nacional utilizan su competencia como cuerpo consultivo.

Efectivamente para mayor transparencia en ese proceso de contratación directa se pidieron dos propuestas tanto a la Sociedad Colombiana de Ingenieros como a la Universidad Nacional de Colombia, la Sociedad Colombiana de Ingenieros presentó una oferta de 142 millones y dos meses de plazo, la Universidad Nacional presentó una oferta de 385 millones y cinco meses de plazo, por lo tanto la oferta de la Sociedad era la que más convenía, efectivamente no fue subida al SECOP porque se subieron solamente los documentos del proceso de contratación con la Sociedad Colombiana pero inmediatamente Honorable Concejal di instrucción de que le mandaran la propuesta de la Universidad Nacional y espero que haya llegado en estas horas de la tarde o si no en las primeras horas de la mañana le estará llegando esa propuesta que confirma los datos que estoy diciendo en este momento, no hay nada que ocultar, es totalmente transparente el proceso y estamos abiertos a los entes de Control para que verifiquen todo el procedimiento.

En el desarrollo de la presentación diré por qué contratamos a la Universidad Nacional y cuál es el objeto. La Sociedad Colombiana de Ingenieros fue la que contratamos, sí, no excúseme, contratamos a la Sociedad Colombiana y le mandé la propuesta de la

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Universidad Nacional que tenía mayor valor y mayor plazo para realizar el mismo trabajo.

De acuerdo con las preguntas tengo un orden, pero ahí voy a ir resolviendo las preguntas que se han hecho, el sistema de la primera línea del Metro de Bogotá iniciará con una capacidad de transporte de 46.300 pasajeros basados en una frecuencia inicial de trenes de 140 segundos e irá aumentando ese número de trenes a tener una frecuencia máxima de un tren cada 90 segundos lo cual le permitirá llegar a una capacidad de transporte de 72 mil pasajeros por hora. Esto nos permite demostrar que de acuerdo con la demanda, estaremos inicialmente con una demanda de 42 mil pasajeros que estará cumpliendo con los valores de la capacidad mínima de transporte y llegará al 2050 a movilizar o a tener una demanda de 46.300 pasajeros, lo que significa que la capacidad de la primera línea del Metro tal como se ha visto tendrá una vida útil del orden de unos 100 años teniendo en cuenta que la capacidad máxima será de 72 mil pasajeros hora máxima demanda.

Se hicieron preguntas con respecto al valor del proyecto y la existencia de sobrecostos especialmente por parte de la Honorable Concejal Ana Teresa Bernal, al respecto quisiera manifestar que el proyecto se mantiene en los costos que han sido previstos inicialmente, tal como ella lo manifestó y eso no se ha modificado, existe un valor de 10.35 billones de pesos de 2017 como valor del Capex del proyecto, es decir el valor de la obra civil y del sistema y los componentes férreos, tienen ese valor de 10.35 billones de pesos, a ese valor y esos son costos que se van a financiar todo a través del mismo proyecto, hay que sumarle la gestión socio predial que vale 1.6 billones de pesos; el traslado anticipado de redes que son las redes principales que valen 321.459 millones; el presupuesto estimado de la interventoría de 267.668 millones; el presupuesto de la PMO por 91 mil millones de pesos y una cifra que se ha previsto desde el inicio para el cubrimiento de contingencias por 323 mil millones de pesos, esto es lo que nos da los 2.5 billones para un total del costo del proyecto de 12.94 billones de pesos del año 2017, hago mucho énfasis en el año 2017 porque no es correcto ni procedente comparar cifras del 2017 con 2022, esto tiene una explicación desde el punto de vista de la inflación y los costos inflacionarios pero uno debe retraer o proyectar las cifras para poder hacer comparable los valores.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

En la siguiente presentación, ya en términos de billones de pesos presentamos las mismas cifras en donde estamos estableciendo en la segunda línea amarilla que el costo del proyecto a nivel de Capex es de 12.94 billones, que hay un costo de financiación del proyecto de 9.39 billones y esto nos daría que el costo financiado expresado en pesos del 2017 es de 22.33 billones de pesos. Esta evaluación que estoy presentando aquí está hecha a junio 30 del 2021, o sea, se han evaluado las condiciones de riesgo, de la variabilidad de la tasa de cambio, de la descalificación de la deuda del país cómo ha afectado y podemos decir que de acuerdo a los márgenes con que se proyectó estos costos y expresados a costos del 2017, los precios del proyecto se mantienen tal como están expresados.

Ahora, otra aclaración que quisiera hacer por los comentarios que se han hecho de honorables concejales como la concejal Ana Teresa Bernal, inclusive de la misma concejal Susana Muhammad, es al término de la etapa previa que es en la que estamos, al término de la etapa previa y cuando se termine la ingeniería de detalle, los costos del proyecto no van a variar porque parte de los riesgos que se trasladaron al concesionario es que en función de los estudios de factibilidad con los cuales se hizo el proceso de contratación, él tiene que mantener los costos que propuso sin ninguna modificación independientemente de los cambios y la ingeniería de detalle no le permite al concesionario modificar el eje de la línea, le permite hacer desarrollos de ingeniería de acuerdo a sus fortalezas, a sus equipos, a sus patentes para realizar esa ingeniería de detalle, pero sin que se modifique en forma general la concepción del proyecto que fue licitado y que se basó en los estudios de factibilidad.

Estos costos que veíamos antes, los 22.33 billones están soportados en las vigencias futuras que fueron aprobadas para el proyecto, se apalancan adicionalmente con un crédito con la banca multilateral como el BID, el Banco Mundial y el Banco Europeo de Inversiones, el Distrito tiene un cupo de 1.680 millones de dólares para el financiamiento del proyecto o sea para poder generarle flujo de caja al proyecto, generar unos pagos cuando las vigencias futuras no los cubren y de ese cupo de 1.680 millones de dólares en este momento tenemos un empréstito real de 196 millones de dólares que corresponden a 70 millones de dólares del BID, 70 millones de dólares del Banco Mundial y 56 millones del Banco Europeo de Inversiones, estos valores no han sido utilizados, no se ha desembolsado todavía ningún peso y están ahí como soporte



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

en donde de acuerdo al plan de ejecución del concesionario y los flujos de caja prevemos que se empezarán a utilizar a partir del 2024.

El cronograma del proyecto se viene cumpliendo de acuerdo a como se pactó en el contrato por efectos de pandemia y por adicionalmente, el proceso de contratación de la interventoría. El acta de inicio del proyecto se dio en octubre de 2020, en ese año, el año pasado inició la fase previa del proyecto yo diría que tiene un plazo de 27 meses, debe terminar en enero de 2023 en esta fase previa se tiene que surtir una serie de etapas que vamos a detallar ahora, pero en esta fase previa también se tiene que dar al final de este proceso, lo que se denomina en el contrato, el cierre financiero. El cierre financiero corresponde a la obligación que tiene el concesionario de fondear la ejecución del proyecto al inicio en la fase de construcción con 1.95 billones de pesos del 2017 del contrato y será en una cantidad equivalente a lo que eso corresponda a diciembre de 2022 antes del inicio de la etapa de construcción.

Esa plata la utilizará el concesionario puesto en la fiducia para financiar la ejecución de las obras y tendrá una retribución a lo largo de la fase de construcción y de la fase de operación. En enero de 2023 iniciará la fase de construcción que debe terminar en septiembre de 2027, fecha para la cual iniciará la fase de pruebas durante seis meses hasta marzo del 2028 y a partir de ahí, iniciará la operación del Sistema Metro. Este es digamos que el cronograma de los grandes hitos del proyecto que se divide en 597 unidades de ejecución y estas unidades de ejecución cuando se terminen, generarán el flujo de caja o la retribución que está pactada en el contrato.

La fase previa tiene una serie de actividades entre ellas el inicio del patio taller que inició en agosto 17, el 17 de agosto pasado y el inicio del intercambiador de la calle 72 que inicia el 17 de septiembre. Aquí en el inicio del patio taller se hizo algunas preguntas de si realmente había iniciado y que qué pasaba porque ahí había un predio que no se había comprado. Efectivamente el patio taller actualmente tiene un área de 32 hectáreas, estos son 320 mil metros cuadrados y hay un predio de 6 mil metros cuadrados lo que equivale a un 1.8% del área que está ocupado por las antenas de dos emisoras de Iglesias Cristianas cuya fecha en la cual está comprometida la empresa a entregarle al concesionario es en abril del próximo año.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

El contrato de la Sociedad Colombiana de Ingenieros lo que tiene previsto o el objeto es, que haga una revisión entre el avalúo que realizó Catastro y la pretensión de las Iglesias Cristianas por el predio para no irnos a un proceso de expropiación y tener un elemento de análisis que permita de pronto entrar en un proceso de conciliación con las iglesias y poder adquirir ese predio de manera más expedita, si no se llega a un acuerdo nos tendremos que ir a una expropiación y esos 6 mil metros cuadrados pues seguramente no se podrán entregar en abril de 2022.

¿Qué se ha previsto con el concesionario? Sus oficinas y sus campamentos del patio taller están ubicados en la proximidad y será un área que tendrá un proceso constructivo similar a lo que está pasando con el patio taller.

¿Cómo vamos en el avance del plan de ejecución con el concesionario en la primera línea de Metro? El corte a 30 de agosto pasado programado entre 1.80% del contrato, han ejecutado el 1.61% lo que nos da un cumplimiento en las actividades previstas de los 89.4% y genera que tengamos unos planes de contingencia para ponernos al cumplimiento de la meta que está prevista mensualmente en el plan de ejecución. El proyecto se ejecutará en seis frentes de trabajo como está mostrado allá en la zona, son frentes localizados o sea, tendremos para el inicio de las obras, seis puntos en los cuales estaremos verificando los planes de manejo de tráfico, dándole a la comunidad la información de las vías que tienen que utilizar para mitigar los efectos de la ejecución de las obras, no serán obras esparcidas por toda la Ciudad, tendremos seis puntos localizados, entonces tendremos seis planes de manejo que se deberán dar y socializar tal como lo estamos haciendo para el inicio de la calle 72 con la comunidad que hemos venido realizando como la que se hizo ayer en donde participaron más de doscientas personas.

¿Cómo va el programa de adquisición predial? Que fue una de varias preguntas repetitivas con la intervención de los honorables concejales. Efectivamente en la fecha tenemos la adquisición de 1.421 predios, esto incluye 416 predios a cargo del IDU y 1.015 predios a cargo de la Empresa Metro. Hasta el momento tenemos 828 predios o sea el 58% que tienen promesas de compra venta firmadas y que están en proceso de legalización y hemos cumplido con la entrega de 79 predios, corresponden al 6% en los plazos en que están pactados dentro del contrato para entregarle al concesionario, yo le puedo manifestar honorables concejales que el cronograma se va

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**


a cumplir y la totalidad de los predios serán entregados al concesionario antes de enero de 2023.

Se hablaba y se preguntaba por parte del concejal Amín, de qué pasaba con la enajenación administrativa de la expropiación, efectivamente cuando no se llega a un acuerdo con el avalúo que hacemos, tenemos que irnos a una expropiación administrativa ¿Cuántos predios están en ese proceso? De los 828 predios que ya hemos avaluado, hay 86 predios que están en proceso de expropiación porque no se ha llegado a un acuerdo con base en el avalúo que realiza Catastro del predio, que es la oferta que le hacemos a la comunidad. Eso es más o menos un 10% de los predios que hemos adquirido y más o menos el 6% de la totalidad de los predios, estamos utilizando la Ley de Infraestructura para que el Juez ordene la entrega anticipada del predio y el proceso de la expropiación siga de acuerdo a los parámetros de la Ley.

PRESIDENTA: Gerente, por favor para que vaya agilizando, lleva ya veinticuatro (24) minutos.

GERENTE EMPRESA METRO DE BOGOTÁ, José Leonidas Narváez (continúa): Voy a tratar de pasar más rápido, sí cómo no. Aquí tenemos el programa de cómo tenemos que entregar los predios al concesionario y el control que hacemos, tenemos un contrato de vigilancia, aquí quisiera simplemente resaltar que empezamos a comprar predios desde el 2017 a través del convenio con el IDU; 2018, directamente la Empresa Metro y no hubo procesos de vandalización sino hasta, marzo, abril de este año, en donde esto se disparó, por eso está la justificación ahí de por qué pudimos firmar un contrato de emergencia para atender esos predios y actualmente ya tenemos el contrato de demolición activado, están en la presentación en las respuestas los nombres del concesionario, los valores, me permito manifestar que la Contraloría Distrital hizo la revisión posterior a la declaratoria de emergencia y manifestó el ajuste al proceso legal de la acción realizada.

Con respecto al traslado de las redes, este es el cumplimiento que estamos realizando con la Empresa de Acueducto y Alcantarillado llevamos una ejecución del 50% con Codensa 43%, Vanti 42%, ETB, 75% y Telefónica de 17%. Podemos ver las gráficas directamente cómo vamos con el cumplimiento, tenemos un atraso relativo a la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá con el cual estamos haciendo

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

acciones para implementar turnos, aumentar la vigencia y esto corresponde a 5 interferencias de la totalidad de las interferencias de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado. Con las demás empresas de servicios públicos podemos ver las gráficas que estamos dentro de los márgenes de entrega temprana o tardía aceptados por el contrato. Telefónica va con un porcentaje de avance corto, pero en el modificadorio número 4 que se firmó con el concesionario se aceptó por parte de ellos de 22 interferencias que están en red secundaria de Codensa, sería trasladado cuando el concesionario mueva las redes.

Hablamos de las modificaciones, bueno patio taller quería hacer una referencia al patio taller, se ha dicho que qué pasa con la derogación de la resolución que se hizo por parte de Planeación Distrital, lo que podemos contestar es, que la resolución lo que hizo fue modificar la condición de riesgo desde el punto de vista de definir que el lote estaba en un suelo de amenaza de inundación media, pero que no limita la construcción de la infraestructura del patio taller en el sector y tal como se leyó aquí la cantidad de relleno, la cantidad de nivel que se va a tener en el patio taller lo coloca en una cota que no va a tener riesgo de inundación, ni siquiera al mismo nivel del Jarillón, no vamos a intervenir el Jarillón y vamos a tener un nivel en donde vamos a estar seguros, que se han mitigado los riesgos de inundación para la operación de la primera línea del Metro y no se está poniendo en riesgo el proyecto ni los recursos del Distrito en la ubicación del patio taller en la zona. Están claramente definidos los diseños, aquí podemos ver algunos esquemas técnicos de lo que se está haciendo en este momento en el patio taller y llegaremos a un nivel o a una cota en donde la operación sea absolutamente segura frente a las posibilidades de inundación que puede tener el terreno natural, más no el nivel que se adquiere.

Presentamos un cronograma, esto es una actividad que va prácticamente hasta el final del proceso constructivo del proyecto.

Quería comentar algo de la segunda línea, estamos en el proceso de los estudios de factibilidad, terminamos los estudios de prefactibilidad y esperamos cumplir con dos hitos, un hito, que sea terminar toda la estructuración técnica y financiera que nos permita obtener como Distrito el aval fiscal y técnico del Gobierno Nacional y antes de que termine la Administración actual del Gobierno Nacional en julio de 2022, firmar el

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

convenio de cofinanciación que nos permita obtener los recursos para abrir la licitación que lleve a que la línea II de Suba y Engativá quede contratada en diciembre del 2023.


Pienso que con esto pues hemos dado respuesta a la mayoría de preguntas que se han hecho en el debate y pues teniendo en cuenta el tiempo me permito cerrar la intervención aquí. Gracias.

PRESIDENTA: Gracias señor Gerente.

Continúa entonces el Director del IDU, Diego Sánchez, por favor tiene el uso de la palabra.

DIRECTOR INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO-IDU, Diego Sánchez Fonseca: Bueno, buenas noches Presidenta, buenas noches concejales, compañeros de la Administración, voy a tratar de ser muy corto y sobre todo, voy a tratar de responder la mayoría de las preguntas que se hicieron en el debate, sin embargo, pues es muy importante contextualizar de alguna forma lo que tiene que ver con el tema de la malla vial, aunque ha habido varias presentaciones que han sido muy precisas en explicar cómo está la malla vial de la Ciudad de Bogotá, a mí me parece muy importante comparar cómo está la malla vial de Bogotá en el 2020 versus cómo estaba en los años anteriores y quiero aprovechar para explicar algo que es muy importante en este ejercicio de comparación año a año. El 2020 es un año en el que la Administración inicia su Gobierno y arrancamos con unos contratos de mantenimiento que venían adjudicados desde el año 2019, es decir, esos contratos que están ejecutándose en el 2020 venían del año anterior y en el 2020 esta Administración, el IDU actual inició unos procesos de contratación que se adjudicaron a finales del año.

Normalmente los contratos de mantenimiento de malla vial en Bogotá que administra el IDU se hacían año a año hasta el 2020 se habían hecho así, en el 2019 se habían hecho así, este año lo cambiamos y vamos a mostrarlo ahorita más adelante, con una estrategia distinta que son los contratos con vigencias futuras, que nos van a permitir una ganancia importante y es que van a tener contratistas por tres años, casi treinta meses, van a estar haciendo mantenimiento con un ejercicio de planeación mucho más acertada desde lo técnico y haciendo mucho más eficiente la ejecución de los recursos. Esta lámina simplemente para ubicarlos nuevamente, la malla vial tiene ese


 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

estado como lo presentaron varios concejales, en buen estado está el 50% en malo está el 37% y en regular estado está el 13% y así ha estado con una pequeña variación en el año 2019 y en el año 2018.

Ahora bien, hay que tener en cuenta que la malla vial también la dividimos en cuatro tipos: la malla vial troncal, la malla vial arterial, la intermedia y la local. Esta diferenciación la hago básicamente para poder explicar las competencias que tienen las diferentes entidades sobre la intervención en la malla vial. La malla vial en total distribuida por diferentes localidades nos está indicando que entre la troncal y la arterial hay alrededor de 3.300 kilómetros carril, de cuántos de 13.000 kilómetros carril que es la cantidad de kilómetros carril que hay en todo Bogotá, esos kilómetros carril, 3 mil y pico de la malla vial troncal y la arterial son los que tiene competencia directa el Instituto de Desarrollo Urbano, incluidas algunas de las intermedias donde haya rutas del SITP y aquí está definido básicamente de acuerdo con los decretos que definieron las competencias, entonces al IDU por competencia le corresponde las vías que hacen parte de la malla vial arterial y troncal, perfiles del B0 hasta el B3, mientras que la Unidad de Mantenimiento la competencia está asignada a las vías de la malla vial intermedia y conjuntamente con las alcaldías locales y Fondos de Desarrollo Local, la malla vial local.

¿Cuáles son las metas que teníamos en el año 2021? Aquí aparecen relacionadas y los contratos que se le habían suscrito, voy a pasar rápido porque esto lo tienen y lo hemos contestado en varios derechos de petición, hoy en día tiene el IDU en total cuarenta y cuatro contratos para el mantenimiento de la malla vial, cuarenta y cuatro contratos para vías de malla vial troncal, vías de malla vial arterial no troncal, vías de malla vial intermedia, para espacio público, ciclorrutas, puentes vehiculares y puentes peatonales, en total hay cuarenta y cuatro contratos vigentes. Esos cuarenta y cuatro contratos que están hoy suman más de 200 mil millones de pesos. Esos cuarenta y cuatro contratos se están terminando en este último trimestre, es decir, ahorita a final de año terminan esos contratos, viene ejecutándose desde enero, febrero del presente año. La consecuencia de esos contratos va a ser un mejoramiento en los indicadores que se van a poder medir a finales de este año, porque como lo dijeron ustedes hoy tenemos un indicador que es de diciembre del 2020, tenemos que esperar a finales de este año y además con una metodología que más adelante voy a referirme rápidamente de cómo se mide, de cómo se priorizan además las intervenciones.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**


Entonces esto es lo que hay hoy en contratos en ejecución y esos contratos en ejecución aquí aparecen en láminas no voy a parar pero sí las dejo porque cada uno de esos contratos tiene una lista de puentes peatonales, de puentes vehiculares, de kilómetros de ciclorrutas, de metros cuadrados de espacio público, de malla vial arterial troncal, todas estas intervenciones están ejecutándose en este momento con esos contratos y por eso este año en el último semestre sobre todo, hemos podido actuar de manera rápida para atender en varias vías de la Ciudad el mal estado en que se encontraban varias vías.

Ese resultado lo estamos viendo, no es fácil y es entendible que lograr llevar a buen estado la malla vial y como lo mencionó alguno de los concejales costaría más de 5 billones de pesos y anualmente estamos en una inversión promedio de 300, 400 mil millones de pesos, por lo tanto, es muy complejo lograr llevar la malla vial que está en mal estado a bueno, pero sí lo que tenemos que hacer es actividades preventivas programadas ¿Para qué? Para que lo está bueno se mantenga bueno, para que lo que está regular, tratar de subirlo a bueno y lo que está malo que efectivamente preguntaban cómo hacen para llevar, para que en el momento tomen la decisión de algo que está muy malo se pueda intervenir, esto implica es una reconstrucción total.

Cuando se tiene que reconstruir de manera total una vía pues los recursos no son de mantenimiento, son de rehabilitación y reconstrucción, entonces son vías que en su momento tendrán que ser con estudios y diseños incluso ser intervenidas porque no lo podemos hacer a través de un contrato tradicional de conservación y mantenimiento.

Hoy tenemos estos procesos en curso, esto es lo que les mencionaba, la importancia de utilizar las vigencias futuras que están abiertos y están publicados en los entes, la semana pasada, esta y la próxima, en total estos procesos suman 783 mil millones, esto es una muy buena noticia para la malla vial de los próximos años, porque vamos a tener recursos permanentes para poder atender toda la malla vial troncal, arterial no troncal y la malla vial intermedia donde haya rutas del SITP, más puentes vehiculares, puentes peatonales y lógicamente ciclorrutas y espacio público. Esa es la meta, incluso, tenemos un convenio con la Unidad de Mantenimiento Vial, por 17.500 millones que aporta el IDU para que la Unidad también nos apoye en la ejecución de algunas actividades en las vías que están a cargo del IDU. Esta es la meta entonces poder firmar esos cuarenta y cuatro contratos entre noviembre y diciembre de este



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

año. Esos 780 mil quedan contratados este año, eso va a mostrar una buena ejecución al final del año en el IDU, porque son contratos que van a estar cumpliendo con la meta de la vigencia, pero además que van a estar vigentes por los próximos tres años y con eso vamos a lograr unas metas que aparecen allí.

Esas metas tienen que ver con, en parte y aprovecho para responder una pregunta que nos hacía el concejal Rolando González, él decía qué tanto van a lograr cumplir su meta, y les puedo decir que nosotros tenemos en las metas del Plan Distrital de Desarrollo para mantenimiento de la malla vial troncal, la meta son 360 kilómetros, con los contratos que están firmados hoy 2021 más los que vamos a firmar a final de año y que van a estar vigentes hasta el 2023, la meta es llegar a 216 kilómetros y en el 2022 y 2023 tendremos nuevamente recursos para poder seguir haciendo mantenimiento en malla vial troncal, pero en relación con la otra malla, la malla vial arterial y la intermedia con rutas del SITP, la meta nuestra son, incluida la rural son 938 kilómetros esa es la meta del Plan Distrital de Desarrollo, 938 kilómetros carril que se deben mantener ¿Cuánto vamos a lograr con los contratos que están hoy 2021, más los que vamos a adjudicar ahorita a final de año? Y que como lo dije van a estar vigentes hasta el 2024, en total son 734 kilómetros carril que se van a mantener.

De los aproximadamente 2.600 que dije que están a cargo del IDU estamos casi cubriendo alrededor del 50% con los recursos para lograr hacer un buen nivel de mantenimiento y sobre todo, mantener lo que está bueno y lo que está regular en buen estado.


Esta es la lista de todos los corredores que se van a intervenir con los contratos que se van a adjudicar a final de año, ahí aparecen descritas las vías troncales, las vías por localidad de la malla vial intermedia, los diferentes tramos también de las vías de la malla vial arterial y quería contar rápidamente cómo se hace el ejercicio para diagnosticar el estado de las vías. Contrató el IDU a finales del año pasado dos contratos para hacer ese diagnóstico, ese diagnóstico se hace básicamente a través de un levantamiento de fallas, es decir se utiliza un equipo de alto rendimiento, un equipo muy especializado que recorre todas las vías, que va tomando un video de cada uno de los carriles de las vías y con esos videos se hace un análisis de la información y se logra tener la información del estado superficie de cada una de las vías de Bogotá.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Ese levantamiento de información que se hace con estos vehículos que se contrataron, como lo dije son vehículos que son lo último que hay digamos en el mundo en materia de equipos para hacer diagnósticos de pavimentos, vamos a tener el índice de condición del pavimento. Ese índice de condición del pavimento es el índice que determina cómo priorizar las intervenciones. Es decir, cuando yo ya tengo ese índice y además tengo otros factores que aparecen en esta lámina, que son criterios como la oferta de pasajeros de ruta del SITP, las solicitudes de entidades distritales y de la misma comunidad, las zonas de intervención integral y las proximidades de equipamientos. Con esos criterios aplicamos esta fórmula y creo que en algún momento ya la habíamos presentado aquí en el Concejo, es una combinación de los criterios con pesos porcentuales variables que nos va a dar entonces un factor de prioridad, porque como es tan difícil poder asignar recursos para todo y los recursos son muy limitados, la única forma de poder hacer el mejor uso de esos recursos es utilizando una fórmula matemática. Fórmula matemática que sale de criterios técnicos, entonces no es un tema simplemente de capricho de interés particular de alguien que diga puedo hacer que me mantengan esta vía o esta no, es utilizando esta fórmula y esta es la fórmula que utilizamos en el IDU cada vez que se quiere tomar la decisión sobre en qué corredores va a haber más recursos y en qué corredores menos, dependiendo del resultado del factor de prioridad, entonces ese factor de prioridad y lo tenemos para todos los CIV de la malla vial de la Ciudad cada uno calificado con base en esos factores y en esos criterios.

Bien, quiero hablar sobre los bicarriles y puntualmente quiero responderle algunas dudas y preguntas que hizo la concejala Diana Diago. Nosotros suscribimos bajo una figura de urgencia manifiesta cuatro contratos, son los contratos que aparecen allí relacionados por un monto aproximado de 2.100 millones de pesos, esos contratos fueron básicamente para qué, el primero para contratar los maletines o los New Jersey de concreto que ustedes han visto instalados en la calle 13. Ese contrato se suscribió inicialmente por 1.200 millones de pesos y el contrato arrancaba, es decir que eran unos elementos que se iban a instalar y que en la cartilla del espacio público aparecen como elementos no anclados, por eso el contrato sale así, porque está ligado directamente a la forma en que está especificado en el manual. No son elementos que inicialmente deberán estar anclados, sin embargo, una vez comenzamos a instalarlos, la Secretaria Distrital de Movilidad nos llamó la atención sobre la importancia de que esas barreras deberían ser elementos monolíticos porque tenían el riesgo de ser

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

colapsados, estrellados por un vehículo, un camión etc., y que si estaban separados y no estaban anclados entre ellos y anclados al piso pues iban a ser más peligrosos incluso para los usuarios, por lo tanto hicimos un piloto, una prueba piloto y es que colocamos unos anclajes y con esos anclajes nos dimos cuenta que el elemento se comportaba mejor y por eso tuvimos que adicionar los elementos de anclaje, no es que no se hubiera previsto inicialmente, porque se contrató como está en la especificación de la cartilla del espacio público y después le adicionamos los anclajes que nos permitió colocarlos de la manera más segura como lo exigía la Secretaría Distrital de Movilidad.

Quiero también advertir que el contrato se ejecutó y no se ejecutó en su totalidad, solo se ejecutaron 800 y pico de millones de pesos ¿Por qué? Porque no se instalaron y no se hicieron todos los New Jersey que se necesitaban hasta que nos indicó la Secretaría instalamos en la calle 13 y no se instalaron en otro lado, entonces incluso el contrato salió por un menor valor del que estaba inicialmente previsto y así lo preveía el contrato, era un contrato que determinaba solamente las cantidades en la medida en que lo requiriera el IDU y quería referirme también a una observación que hizo la Concejal y es que ella dice cuando ustedes contrataron a esta empresa para suministrar esos New Jersey, esos maletines de concreto, tenían dos propuestas, una de Manufacturas de Cemento Titán y otra de una empresa que se llama Postes Medina y Postes Medina tenía una cotización en el estudio de mercado más barata. Resulta que la empresa Postes Medina no tiene producción aquí en Bogotá, su cotización estaba hecha sobre un material producido en Flandes y no incluía el costo del transporte. Adicionalmente, cuando les pedimos a Postes Medina que nos hiciera una actualización de su cotización incluido transporte y que además nos mostrara su capacidad de producción, decidió retirar su cotización, dijo no tengo capacidad y además cuando le incluya transporte realmente me salgo del precio de mercado.

Por eso se determinó contratar a Manufacturas de Cemento Titán que además es una de las empresas que ha demostrado a nivel nacional, cumplimiento siempre con todos los contratos, no tiene ninguna dificultad pero como teníamos el temor del precio, hicimos un análisis de precio unitario que desagregara todos los componentes y confirmamos que el costo que estábamos pagando por cada maletín era el costo técnicamente adecuado y no estábamos pagando más de lo que se debería pagar y lo mismo pasó con los otros elementos, contratamos unos hitos que son los delineadores

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

de Corona, es un contrato de 27 millones con un solo proveedor y para los otros elementos que son los que conocemos como los bordillos en concreto que se han instalado en la 7ª, en la 9ª ahí qué decisión tomó el IDU en su Comité de Contratación, como había varios proveedores en el mercado, les pedimos cotizaciones a todos y escogimos a los que tenían mejores indicadores tanto de experiencia como indicadores financieros y salieron tres, pudiendo haber escogido solo a uno, escogimos tres para poder tener digamos más empresas trabajando, más empresas con oportunidad y sobre todo tener más tranquilidad desde el punto de vista del IDU de que si alguno fallaba teníamos otras dos empresas. Entonces se suscribieron tres contratos distintos por valores que oscilan alrededor de los 400 millones de pesos cada uno que incluye la instalación de esos bordillos no traspasables en concreto, que se han instalado en las vías que nos indicó la Secretaría Distrital de Movilidad para las ciclorrutas temporales.

Ahora bien, con respecto al corredor verde de la carrera Séptima que también se hicieron algunas preguntas, voy a ir rápidamente para contarles en qué está el proyecto hoy en día, como sabrán nosotros decidimos como parte del proceso de diseño conceptual, que el corredor tenía tres tramos diferentes y que por ser tramos distintos lo más recomendable era separar también la contratación de las consultorías. El tramo que va en el centro de la calle 26 a la calle 32, otro tramo de la 32 a la 93 A y otro de la 93 A, a la calle 200. Recordemos que nosotros ya surtimos varias fases de este proyecto, durante el año 2021 arrancamos primero, bueno arrancamos por algo que fue muy importante y es que había una licitación abierta y que estaba en ese momento suspendida, más bien demandada por una medida cautelar que había ordenado no ejecutar la troncal de la Séptima. Ante la decisión de no ejecutar ese proyecto pues esta Administración incluyó en el Plan de Desarrollo un proyecto de manera de corredor verde.

Logramos que los proponentes de la licitación de la troncal de la Séptima retiraran sus ofertas sin ninguna reclamación ni solicitud de indemnización alguna y con eso pudimos ir ante el Juez y llegar a un acuerdo con los demandantes y se retiró la demanda y ya el proyecto quedó liberado y los recursos que estaban para la troncal Séptima están ahora disponibles para el corredor verde, gracias a esa acción que hicimos frente al Juez ¿Qué hizo el IDU y la Administración Distrital en cabeza de la Secretaría de Movilidad el año pasado? Todo lo que se denominó cocreación y diseño

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**


conceptual y qué es cocreación es un ejercicio de participación ciudadana incidente donde la ciudadanía organizada a través de foros ciudadanos, de talleres vecinales, de talleres imaginarios y de encuentros de diferentes tipos, lograron transmitirle a la Administración cuáles eran sus ideas, qué proponían y qué se imaginaban en el corredor verde de la Séptima y todo esto se incorporó en el diseño conceptual.

Adicional después de que teníamos ya ese diseño conceptual, hicimos ya un diagnóstico técnico, ese diagnóstico consistía en saber exactamente qué era lo que íbamos a diseñar y cómo íbamos a aprovechar al máximo los insumos que existían, eso lo voy a decir aquí más adelante. Pasamos enseguida a la estructuración que fue la elaboración de los estudios previos, de la matriz de riesgos y un borrador de pliego, hicimos el diseño conceptual ya lo publicamos, todo está publicado en la página [www.septimaverde.gov.co](http://www.septimaverde.gov.co), allá quien quiera puede entrar y descargar todos los diseños conceptuales del corredor de la Séptima, todas las ideas de los diferentes ciudadanos que participaron en los talleres y a partir de eso, llevamos el proyecto a nivel de factibilidad.

¿Qué se hizo entonces? Se abrió un concurso de méritos, se adjudicaron tres contratos, concurso de méritos público donde se adjudicaron más de doce compañías diferentes en cada uno de los tres concursos y se adjudicaron esos contratos a tres compañías distintas, tres consorcios y empresas consultoras distintas, la mayoría consorcios internacionales porque pedíamos experiencia que no hay en Colombia, digamos, en diseño de este tipo de proyectos como corredores verdes de alto impacto urbano y de reconocimiento del elemento urbanístico y paisajístico importante.

Estamos en este momento adelantando los estudios y diseños.

Se me preguntaba por el tema de los predios y si esos predios están siendo utilizados o no, el proyecto original tenía previsto adquirir 419 predios o requiere 419 predios, ya de esos 419 se han adquirido, ya son de titularidad del IDU 192 predios, los otros están pendientes de adquirirse porque no hemos adelantado y está próximo a salir el Decreto de declaratoria del proyecto, este es un Decreto que nos va a permitir ya con la declaratoria del proyecto corredor verde seguir adquiriendo los predios que se requieren para el proyecto corredor verde y hemos siempre explicado que los predios que se habían considerado de la troncal se van a utilizar todos en el corredor verde,

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**


en algunos, la mayoría de ellos para poder generar plazoletas, dieciséis plazoletas o plazas públicas que hacen parte de lo que la ciudadanía se imagine que tiene que ser el corredor verde, conjuntos de encuentro, con sitios de estar, con un buen ambiente sobre todo con un buen diseño urbanístico y paisajístico y eso es parte de lo que está considerado en la utilización de esos predios.

¿Qué es muy importante también recordar? Y por eso también he explicado varias veces que este corredor verde se está diseñando a partir de información que se había hecho de estudios anteriores, eso no significa que estemos diseñando lo mismo, al contrario, se diseña algo completamente distinto, pero se utiliza la mayoría de los estudios porque los estudios no se perdieron, todos los estudios que existían de geotecnia, estudios ambientales, estudios topográficos, estudios prediales, los está utilizando el consultor que arrancó esos contratos hace más o menos un mes, un mes y medio y eso fue una gran ventaja porque además de que ganamos tiempo pues utilizamos un insumo que ya se había pagado y eso fue parte de la decisión que tomamos en el IDU y es no volver a hacer estudios que se podían utilizar a partir de lo que ya se había utilizado antes.

**PRESIDENTA:** Director lleva ya veinticinco (25) minutos para que por favor vaya cerrando.

**DIRECTOR INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO-IDU, Diego Sánchez Fonseca (continúa):** Aquí con esto termino Concejal, aquí pues están los contratos que están vigentes cada uno para uno de los tres tramos, los plazos de los contratos son once (11) meses, catorce (14) meses, es decir, a mediados del próximo año y aquí traje el cronograma esperamos poder estar en el año 2022 terminando en el mes de abril aproximadamente mayo, terminando el primer tramo, para entrar al proceso licitatorio en el mes de...aquí lo que se ve en amarillo son la elaboración ya de las obras, la ejecución de las obras que arrancarían a finales del 2022 en el tramo I y arrancarían a finales también del 2022, comenzando 2023 los tramos II y III, con plazos de ejecución entre un año y medio y dos a tres años. Ese es el cronograma que hoy tenemos, estamos avanzando, tuvimos digamos puede decirse que no un retraso, pero el ejercicio de participación ciudadana se prolongó por requerimiento de la misma ciudadanía, la misma ciudadanía pidió que les diéramos más espacio y por eso entre



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**


diciembre y febrero de este año fue que tuvimos que ampliar el proceso de participación ciudadana.

Con eso termino Concejal, pero no quiero antes de irme sin responder antes un par de preguntas más que me habían hecho concretamente voy a hablar sobre, bueno en algún momento el concejal Papo Amín se refirió en relación a cómo íbamos a lograr la meta de los 224 kilómetros que están en el Plan Distrital de Desarrollo. Se puede decir que efectivamente este es un proceso complejo, o sea, los contratos de obra pública y lo saben todos tienen un ciclo de vida largo, o sea, cualquier proyecto de estos desde que se comienzan los diseños hasta que se termina la obra pueden estar entre 4, 5 hasta 6 incluso, más años.

Varios proyectos de los que pusimos nosotros como meta del Plan Distrital de Desarrollo para la meta de 224 kilómetros, son proyectos que se vienen ejecutando desde la Administración anterior algunos y otros que van a arrancar en esta Administración y cuyos resultados esperamos verlos solo hasta el final, por eso hoy a finales de este año vamos a llegar apenas a 16 kilómetros de ciclorruta nueva, a finales del 2022 estaremos en 62 kilómetros, a finales del 2023 en 140 y en junio de 2024 estaremos en los 220 kilómetros, o sea es un ejercicio que tarda en la medida en que los proyectos van ejecutándose como lo dije, los ciclos de vida y los tiempos de ejecución de las obras pues no es tan rápido, no se puede hacer un ejercicio de medición anual por los tiempos que dura cada uno de los procesos.

En relación con una observación que me hacía el concejal Yefer Vega, pues él nos pasa una lista de sitios en la ciudad de Bogotá, los anotamos para poder hacer las visitas respectivas y ver cómo los intervenimos, pero quería llamar la atención sobre el tema de cómo va la ejecución del IDU, efectivamente a finales de este año esperamos lograr una ejecución muy buena, hoy en día hay 86 procesos de licitación que se están entre prepliegos y pliegos publicándose, que vamos a adjudicar a finales de noviembre o finales de diciembre, incluyendo los proyectos de valorización que faltaban que eran cuatro proyectos viales y aquí corregí ya, lo que pasa es que los agrupamos y se convirtieron en tres licitaciones y vamos a llegar 1.4 billones de ejecución de la vigencia, eso nos va a permitir llegar al 90% de lo que teníamos disponible en el presupuesto del 2021, como vamos, vamos a lograr una de las metas más altas seguramente de la ejecución de la Entidad porque en este momento y si



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

miran ustedes en las próximas dos semanas los procesos 86 en total publicados en SECOP que suman un poco más de 800 mil millones de pesos, van a estar adjudicados al final del año.

Entonces la ejecución presupuestal esperamos poder cumplirla.

Sobre la autopista Norte que me comentaba el concejal Yefer Vega ¿Qué va a pasar realmente? Nosotros pues venimos haciendo un ejercicio de intervenciones con reparcho y que la Unidad de Mantenimiento nos apoyó muchísimo y se taparon más de 4 mil, 5 mil huecos en la autopista Norte, pero esa autopista Norte tiene hoy abierta una licitación, una licitación para ampliar la autopista Norte a cinco carriles, incluido un carril para transporte público que está abierta como APP por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura y que se cierra a finales de este año y que se espera adjudicar a comienzos del próximo para hacer una ampliación completa de la autopista Norte desde la 193 hasta la calle 245 y de la carrera Séptima una segunda calzada también de la calle 200 hasta la 245. Por eso no podemos hacer ahí una intervención más contundente porque estaríamos poniendo digamos un poco en riesgo esa intervención como un posible detrimento de recursos, por eso hacemos reparchos, cada año, cada año y medio toca hacer un reparcho de la autopista, creo este va a ser el último, porque si el contrato se adjudica a comienzos del año, una de las primeras actividades del concesionario de la autopista Norte es mantener la autopista en su condición actual, digamos sin ampliar el carril de la vía pero mantenerla, inclusive construir una ciclorruta como primera actividad para darle seguridad a los bicusuarios.

La concejala Muhammad en relación con el tema de proyectos urbanos integrales, creo que el mejor ejemplo Concejala que tenemos hoy es el cable aéreo San Cristóbal donde estamos haciendo un ejercicio interesantísimo de poder establecer conjuntamente con otras entidades de la Administración ¿Qué tipos de intervenciones adicionales a lo que es la infraestructura solamente de transporte se pueden hacer? Y entonces estamos identificando con el apoyo de varias secretarías, Hábitat, Desarrollo, Seguridad, nodos ambientales y de cuidado alrededor de las pilonas y de las estaciones, aquí tenemos básicamente tres grandes estaciones, la del 20 de Julio que arranca en el Portal, la de la Victoria y la de Altamira. En el entorno de estas estaciones estamos diseñando una serie de intervenciones de equipamientos urbanos nuevos, también de nodos culturales y de nodos de activación económica y urbana.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Cuando quiera podemos hacerle una gran presentación de todo lo que se está planteando, no solamente lo digo, no es un proyecto simplemente de transporte, es la gran oportunidad que no se había hecho anteriormente de todas estas manzanas de cuidado de todo el entorno de cada una de las tres estaciones del Sistema.

En relación con el tema de la ALÓ y las intervenciones sobre los humedales, lo que le puedo asegurar es que hoy hay unos diseños de ingeniería que se tendrán que ajustar bajo dos determinantes, una, lo que establezca el nuevo POT y otra, lo que establezca la actualización de la licencia ambiental, la licencia ambiental de la CAR tiene que actualizarse e igualmente lo que nos defina el POT como determinante de los usos que puedan determinarse sobre los humedales, entonces ese proyecto que está diseñado hoy, va a ser ajustado en su totalidad. Las intervenciones de cómo vamos a sobrepasar el humedal pues va a ser parte de la actualización de ese diseño, una vez el POT nos lo determine y una vez la licencia ambiental actualizada nos defina exactamente cuáles son los requisitos para poder ejecutar esa obra.


Creo que con eso pues puedo concluir, a la concejal Carolina Arbeláez tenía varios proyectos que ella nos pidió contarle, yo le voy a enviar un informe completo de todos los proyectos del IDU en qué estado de avance va cada uno para que ella pueda confrontar la información y verificar exactamente qué tanto algunos van más atrasados que otros, pero en general digamos que estamos ejecutando la mayoría de los proyectos que estaban previstos en ese Plan.

Muchas gracias.

PRESIDENTA: Perfecto muchas gracias Director.

Entonces ahora le damos la palabra al Director de la Unidad de Mantenimiento Vial, adelante por favor.

DIRECTOR GENERAL UNIDAD ESPECIAL DE MANTENIMIENTO VIAL, Álvaro Sandoval Reyes: Presidenta buenas noches, muchas gracias por la espera, dada la premura del tiempo voy a reducir mi presentación de 30 a unas 5 o 6 diapositivas porque estamos todos ya cansados. Un comentario inicial es, en realidad cuando yo salgo de mi casa a hacer el recorrido y veo huecos sin tapar o huecos que no estaban

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

el día anterior me aburro, me desanimo, pero cuando llego a los cuarenta frentes de obra que tenemos funcionando las 24 horas pues me vuelvo a animar y siento que estamos haciendo las cosas bien, nos falta mucho, pero estamos haciendo mucho.

Traje dos gráficas para que las miremos rápidamente, que es la evolución del estado de la malla vial, esa es la malla vial local tomada desde el año 2013 al 2020 en donde es evidente los cambios que se han venido dando en el estado de la malla vial, pasamos de un 56 malo en el 2013 a un 21% malo en el 2020, la malla vial local de Bogotá son más o menos 7.000 kilómetros carril y cuando me hablan de 460 y pico y mil de metros cuadrados de huecos, esa malla vial suma 24 millones de metros cuadrados. El rojo que vemos en todas las partes es el rojo que tiene una incidencia muy grande porque son los que requieren de mayores recursos y estamos trabajando en ello, pero es evidente que así sintamos que la malla vial se ha venido deteriorando pues los datos nos demuestran que estamos haciendo una buena labor.

Esta es la malla vial local y la siguiente es la malla vial intermedia, tiene un gráfico muy similar, aclaro que la malla vial intermedia es una malla que quisimos intervenirla y a partir del Plan Distrital de Desarrollo, la asumimos como nuestra también porque antes la intervención estaba a cargo del IDU y de los Fondos de Desarrollo Local. La malla vial local nuestra la compartimos también con los Fondos de Desarrollo Local y para trabajar en Bogotá con los cuarenta frentes de que hablaba ahora, repartimos la Ciudad en cinco zonas, son las mismas zonas que tiene el Acueducto en su distribución y lo que nos ha permitido empezar a hacer trabajos conjuntos y coordinados con ellos.

Algunos de los concejales hablaron de las unidades de intervención zonal, efectivamente estamos pensando en poder trabajar en la ciudad de Bogotá en cuatro unidades de intervención zonal porque hoy por hoy nuestra planta de producción está en la parte alta de ciudad Bolívar y cuando quiero hacer una intervención en el Codito, por ejemplo, el solo desplazamiento de las volquetas y de la maquinaria hacen que se reduzca mucho la posibilidad. Con las unidades de intervención zonal que estamos proponiendo tendríamos mucho más cercanía a cada una de las localidades, tendríamos unas mayores intervenciones y una eficiencia mucho mayor.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Este es el gráfico de las intervenciones priorizadas en el año 2021, en rojo están las que están terminadas, en azul están las priorizadas y en verde, el estado de ejecución, nos permite ver entonces que efectivamente la labor que se ha adelantado en toda la Ciudad es bien importante y con las expectativas que tenemos estaremos pasando todos los priorizados a terminados este año. Como los recursos son insuficientes nosotros tuvimos que hacer un modelo de priorización para establecer cómo interveníamos las vías, es un criterio de priorización matemático que nos permite tener claridad de qué tipo de vía debemos de intervenir y cuándo y están ponderados y están montados en un programa que no permite discrecionalidad.

Este es cómo va nuestra ejecución, en lo que va de esta Administración hemos tapado 365.862 huecos; hemos intervenido 3.866 segmentos viales y llevamos 439 kilómetros carril, repartidas en 408 en malla vial local, 27 en malla vial principal y 3.5 en malla vial rural. Este es el gráfico de los huecos que hemos tapado que se volvió un indicador importante para los ciudadanos, la sola curva sino alcanzan a ver las cifras, es bien importante, a 31 de agosto llevábamos 156.693 huecos tapados, es decir más de lo que se hizo en el año 2019 durante todo el año. Este año con corte a 31 de agosto, llevamos 156.600, sí Señora.

Con los recursos que nos dan a nosotros, a nosotros nos dan más o menos 100 mil millones de pesos anuales y con esos 100 mil millones de pesos normalmente hacemos la meta que son 300 kilómetros carril, pero necesitamos movernos mucho más porque a ese ritmo va ser muy difícil empezar a bajar más la curva de mejoramiento, entonces como ya lo contó el doctor Diego, suscribimos un convenio con ellos, en donde a partir de los diagnósticos conjuntos que estamos haciendo vamos a asumir algunas de las vías arteriales que tiene el IDU hacemos diagnóstico y son actividades de parcheo y bacheo básicamente. Es un contrato que lo establecimos así, es un contrato que nos parece interesante porque no tiene una interventoría asociada, lo que tiene es un compromiso de la Unidad de Mantenimiento Vial de mantener por el tiempo que establezca el mismo convenio los tramos que recuperemos. Nos ahora tiempo mientras el IDU tiene que adelantar un proceso licitatorio que le puede tomar desde el principio hasta el final ocho meses básicamente por la ejecución directa que adelanta la Unidad lo hacemos o lo definimos muy rápidamente en dos meses y se termina también muy rápidamente.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

A raíz de los recortes que se le hicieron a los Fondos de Desarrollo Local que fueron casi del 90% pues nos propusimos ver cómo podíamos apoyar más a los Fondos de Desarrollo Local, suscribimos el año pasado un convenio con la localidad de Kennedy por 5 mil millones, hicimos diagnósticos conjuntos, validación de la información, ya está en ejecución, ese nos está generando 36 empleos directos y 70 empleos indirectos y es un convenio por 5 mil millones. Con Sumapaz suscribimos otro convenio para un mejoramiento de un tramo de la troncal Bolivariana por 2.500 millones.

Ese es calle 13 ya el doctor Diego les contó. En el Plan de Rescate Social nos comprometimos a hacer una ejecución de 60 mil millones de pesos, este año hacemos 15 mil millones de pesos y el año entrante hacemos los restantes que nos debe estar generando 184 empleos nuevos en el 2021 y 85 más en el 2022 para un total de 269 empleos rurales.

Estas son fotos de las intervenciones que hacemos antes y después y ya un poco para terminar, algunas respuestas, el doctor Óscar Ramírez, el Concejal nos hablaba de las ejecuciones en malla vial intermedia y en malla vial local y verifiqué los datos en malla vial intermedia tenemos 874 segmentos priorizados y hemos ya ejecutado 497 para un porcentaje de ejecución del 56% y en la malla vial local, el Concejal presentaba como 1.100 priorizados, son muchos más, son 1.910, de esos ya terminamos 1.132 estamos en un 59%. El concejal Amín mencionaba unos hallazgos de Contraloría por 7 mil millones de pesos, son cifras asociadas a unas diferencias de criterios que tenemos con ellos, la Contraloría considera que los costos nuestros para producir mezcla que son más altos con otro contrato que tuvimos, que son contratos de emergencia, cuando tenemos problemas con las plantas o con los suministros, casi siempre tenemos un contrato comodín que únicamente nos produce mezcla ME-12 y tenemos que hacerlo con solicitud previa.

No consideramos válida la comparación toda vez que la producción nuestra tiene que ver con todos los tipos de asfaltos, M-12, M-20 incluido el de grano de caucho y creemos que le demostraremos a la Contraloría que el ejercicio que ellos consideran en un contrato por 4 mil millones y en otro por 2 mil y pico, tenemos razón nosotros en lo que tiene que ver con el valor real de nuestras adquisiciones y con el costo beneficio que representa eso, toda vez que las plantas nuestras trabajan 24 horas, más o menos nosotros colocamos 350 metros cúbicos entre el día y la noche de un día.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

De las atenciones pendientes de la Auto Norte que era un remiendo efectivamente es un remiendo como ya lo dijo el doctor Diego, tapamos más de 7 mil huecos, ya estamos ahorita terminando la carrera Séptima y la 134 en apoyo al Instituto de Desarrollo Urbano.

El concejal Yefer nos hablaba de la no ejecución de creo recordar de 40 mil millones de pesos en vías terciarias, en realidad este es proyecto que le trabajamos mucho, que es adicional a la misionalidad nuestra, es un proyecto de vías terciarias pero en Sumapaz, estamos arrancando ya la contratación de un exhaustivo proceso con la CAR para obtener los permisos de cruces de agua, entonces cuando él habla de que no habíamos hecho nada es porque el contrato apenas está empezando, a finales de diciembre, principios de enero ya estaremos haciendo 28 kilómetros carril que son bastantes kilómetros de mejoramiento con fresado estabilizado de vías en Sumapaz.

Para el tema de los huecos, todos los trabajamos de noche, pero estamos montando o ya tenemos montada, pero estamos en prueba en una unidad móvil de parcheo con asfalto en frío que nos permita los huecos asesinos como llaman los motociclistas ser tapados en menos de 48 horas desde que sean reportados. Para eso tenemos un dispositivo que es el que utilizamos nosotros para hacer diagnóstico, hicimos un dispositivo con base mucho más sencillo se lo compartimos a los moteros pocos lo han utilizado porque también entiendo que a ellos les gusta es hacer el show y me parece que es una alternativa interesante de tapar los huecos, ese dispositivo que funciona con los celulares lo tiene la Policía de Tránsito de Bogotá, con ellos sí tenemos un ejercicio interesante de reporte de huecos y puntos de accidentalidad y estamos haciendo pruebas nocturnas para ver que el asfalto frío que utilicemos que serían soluciones temporales pero al fin y al cabo soluciones que salvarían vidas, pueda volverse un ejercicio cotidiano de atención de huecos de alta peligrosidad.

Montamos también una unidad de mantenimiento de espacio público, como ya lo explicó el doctor Nicolás, el cambio sobre la concepción de la movilidad está sesgado al peatón como primer interviniente, a las bicicletas y a los vehículos y entonces ya estamos atendiendo no solo vías para vehículos sino espacio público, estamos en la ruralidad como ya lo mencioné, que también es otro tema que nos parece bien interesante sobre todo con la posibilidad de que los campesinos puedan acceder a

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

educación cercana, a la salud cercana y a traernos los productos que nosotros consumimos.

Básicamente Presidenta y concejales, esa es muy rápidamente la presentación, todas las preguntas serán respondidas por escrito, pero ya en esta oportunidad les agradezco y doy por cerrada mi intervención.

Presidenta muchas gracias.

PRESIDENTA: Muchas gracias Arquitecto, muy bien, muchas gracias.

Entonces le vamos a dar ahora la palabra a los citantes de este debate para que hagan el respectivo cierre, iniciamos entonces en el mismo orden con la concejala Ati Quigua.


H.C. ATI SEYGUNDIBA QUIGUA IZQUIERDO: Presidenta está conectado el Director de Patrimonio, que le pedí que interviniera, ya que un tema central del debate fue el patrimonio arqueológico del río Bogotá o el río Bogotá como patrimonio arqueológico-IDPC, Instituto Distrital de Patrimonio.

PRESIDENTA: Ya revisamos concejal Ati, él se registró, ahora que lo recuerdo, ¿está el Director Patrick Morales conectado en este momento?

Perfecto, adelante la concejala Ati Quigua quiere conocer sus respuestas a las inquietudes que ella ha planteado en el debate ¿las tiene ahí con claridad para responder o necesita que la Concejal vuelva a precisar la pregunta?

DIRECTOR INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL, Patrick Morales Thomas: Sí acá lo tengo claro es en relación con la producción arqueológica del río Bogotá la concejala en la proposición ha hecho una serie de preguntas que son contestadas, pues en relación con las preguntas simultáneamente, las contestaré muy brevemente y agradecer a la Concejala la proposición porque algunas de las preguntas tienen que ver con los instrumentos de manejo y de ordenamiento patrimonial, así los planes especiales de manejo y protección, los planes especiales de salvaguarda que tienen que ver con el patrimonio inmaterial y los planes de manejo arqueológico. En la respuesta le señalamos a la Concejala que nacen con los planes especiales de



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

manejo y protección, en las áreas que nos señala pues no tenemos incidencia en la medida en que por discrecionalidad tenemos incidencia es los centros fundacionales, los centros de interés cultural y los bienes muebles.

En relación con los planes de salvaguarda también señalamos rápidamente que no hemos adelantado inclusiones o manifestaciones, no estamos adelantando en este momento inclusión de manifestaciones inmateriales en la lista representativa y por consiguiente, no hemos desarrollado planes especiales de salvaguarda y en relación con los planes arqueológicos señalamos que en la misionalidad y un poco la competencia de los planes de manejo arqueológico corresponde al Instituto Colombiano de Antropología e Historia.

Ahora bien, frente a la pregunta que nos formula la Concejala ahora recientemente queremos señalar que compartimos con la Concejala la preocupación por la protección del patrimonio arqueológico relacionado con las fuentes hídricas, en relación con los cuerpos de agua y en particular con el río Bogotá y en esa perspectiva Concejala queremos contarle que estamos trabajando en una consultoría desde el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural que genera insumos muy importantes para la actualización del Plan de Manejo Arqueológico del Distrito y que genera insumos en particular para la autoridad competente en la expedición de este tipo de planes de manejo arqueológico y en la actualización de este tipo de planes de manejo arqueológico y en particular nos hemos concentrado Concejala en tres áreas, tres tipos de superficie: son las áreas urbanas de Bogotá que tienen que ver con los humedales, en particular donde estamos haciendo un estudio en las áreas secundarias y una revisión secundaria sobre fuentes arqueológicas para construir insumos de tipología para la protección digamos de los humedales en términos de patrimonio arqueológico, los centros fundacionales y las haciendas en particular, los centros convencionales y las haciendas ya tienen una protección en tanto son bienes de interés cultural pero nos hemos interesado Concejala en la protección de los humedales que tienen un registro arqueológico muy relevante por supuesto arqueológico de presencia prehispánica y recurrente en muchos de ellos.

Nosotros lo que estamos haciendo es acopiando la información para el Instituto Colombiano de Antropología e Historia.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**


En relación con el río Bogotá Concejala en particular hemos estado trabajando de la mano con Planeación Distrital para que los camellones del río Bogotá que fueron mencionados en el marco de este debate y se pueda hacer la protección de este registro arqueológico y este patrimonio arqueológico que de hecho ya lo es, pueda quedar por lo menos de manera indicativa mientras actualizamos el Plan de Manejo Arqueológico en Bogotá en la estructura integradora de patrimonios. La idea es que en el trabajo que estamos desarrollando con Planeación de la mano con el Instituto Colombiano de Antropología, podamos dejar en firme la protección de estos camellones del río Bogotá como un patrimonio arqueológico de los bogotanos y bogotanas.

En particular Concejala también con esto termino, compartimos su preocupación, un poco como las orientaciones que usted está construyendo en la proposición en relación con su trabajo también como Concejala, en relación con la protección del agua y en particular con los instrumentos de ordenamiento que puedan girar en torno al agua con una participación incidente de distintas comunidades en distintas localidades, en particular también con la mirada de todos los que hacen frente al ordenamiento en torno al agua. En esa medida estamos trabajando en esa construcción de instrumentos que puedan ser no necesariamente un PET sino una mezcla de los dos pero que tomen en cuenta el agua como eje del ordenamiento territorial, insisto, con la participación de las comunidades que puedan dar recursos, insumos de la manera cómo ordenan el territorio en esas miradas diversas y de enfoque diferencial queremos influir en particular que nosotros compartimos y vemos coincidencias muy importantes y haremos un piloto de este instrumento de ordenamiento del territorio en torno al agua del próximo año en la localidad de Bosa, en relación con lo cual hemos estado conversando con su equipo también y digamos compartimos de fondo la preocupación sobre la protección del río Bogotá, en particular en lo que hemos señalado de los jarillones del río.

Muchas gracias Presidenta.

PRESIDENTA: Perfecto Director está envidiable su oficina.

Concejal Diana Diago, tiene aquí una pregunta, adelante por favor.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**


H.C. DIANA MARCELA DIAGO GUÁQUETA: Gracias Presidenta, no, no es una pregunta es para pedirle que me permita unos minuticos para la conclusión a las respuestas de los funcionarios.

PRESIDENTA: Claro que sí concejal Diago.

Entonces iniciamos el cierre con la concejala Ati Quigua y ya vamos a continuar el orden, adelante Concejal.

H.C. ATI SEYGUNDIBA QUIGUA IZQUIERDO: Gracias señora Presidenta yo quiero referirme pues a las respuestas y a la intervención que ha hecho la Secretaria de Ambiente, a partir de esas respuestas pues yo creo que me quedan más preguntas que realmente respuestas de fondo a las preguntas que en el marco de este cuestionario he realizado, entonces yo lo primero que quiero es que sinceremos el debate, es evidente que la mirada institucional a partir de la Sentencia del Consejo de Estado, pues no garantiza una participación incidente de la ciudadanía, mucho menos de las comunidades indígenas, por ello yo creo que la Secretaria de Ambiente ni siquiera hace referencia a la necesidad de implementar un sistema abierto de toma de decisiones y se escuda en decir que las competencias están asociadas a la Corporación Autónoma Regional, es decir que el cuidado y protección del río terminan en manos de una autoridad ambiental que se ha mostrado que responde más a los intereses del mercado y contrario a la salvaguarda del orden natural del río.

En ese sentido, pues yo quiero reivindicar en el marco de estos Derechos Humanos la participación de la comunidad señores Personería ustedes son los encargados de velar por los derechos humanos, el derecho al ambiente sano y allí pues me parece muy delicado la denuncia que hacían desde el humedal de Tibabuyes, la comunidad se siente intimidada, se siente que cada vez que sale a protestar por toda esta visión ingenieril, de adecuaciones hidráulicas que van en contra de los ecosistemas lo que les llega es represión del Gobierno, yo pido por favor que haya un informe acerca de la vulneración a todos los defensores ambientales en especial mujeres en el Distrito Capital, yo creo que es el derecho también que tenemos que avanzar en la participación incidente de la ciudadanía, de las comunidades, en ese sentido, pues yo quiero también decirles que he sido muy propositiva en que necesitamos construir conjuntamente una estrategia de recuperación y sanación del río Bogotá como un

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

factor superior a cualquier propuesta de uso o gestión de la ronda del río Bogotá señores Acueducto y Alcantarillado y sus sistemas de afluente, es la gobernanza a escala regional, es decir, esta dimensión debería ser estructural en el saneamiento del río Bogotá.

¿Dónde están las comunidades? Estas soluciones han sido sin la posibilidad de que las comunidades decidan sobre su territorio y yo aquí quiero decir es que no podemos seguir reduciendo, minimizando la condición de ciudadano a mero cliente, a mero usuario y no podemos quitarle al agua sus atributos naturales, sus atributos culturales, está reducido a una mercancía, a un servicio público, yo creo que el agua reclama sus espacios. Si miramos un poco cómo está planteado el tema del río Bogotá en el POT, la presencia del río Bogotá como elemento regional del modelo de ocupación del territorio, artículo 32 del POT remite simplemente al Plan de Ordenamiento y Manejo de Cuenca Hidrográfica del río Bogotá Pomca.

Como vocera del Movimiento Alternativo Indígena y Social solicito que por ser una directriz de mayor jerarquía del POT esta articulación merece una articulación en detalle, requiere una articulación en detalle, creo que lo que nos van a radicar al Concejo simplemente es una articulación nominal, yo necesito tener ¿Por qué? Porque miro que prevalece un modelo de gestión corporativa, una concepción del agua, el río está reducido a una infraestructura, a un parque, un paisaje, a un canal y yo creo que aquí hay una apropiación paisajística e inmobiliaria del agua que resulta costosa en términos ambientales, en términos sociales.

Entonces yo creo también que el hecho de que la Secretaría de Ambiente ni siquiera hace referencia a la necesidad de implementar un sistema de toma de decisiones abierta, pues es claramente del reto que tenemos de cómo avanzar en una apropiación ecológica de base comunitaria y cultural, ya hicimos un acuerdo Bacatá Hidrópolis, tenemos un año para implementarlo, pero yo creo que eso parte por reconocer los micro territorios del agua. Me parece importante también pues insistirle, Contraloría Distrital de Bogotá, la Contraloría General de la Nación advirtió sobre unas posibles inconsistencias en las proyecciones y probables detrimentos causados por la construcción y puesta en ejecución de la Petar Canoas, que involucra a la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá y otorga a Engesa concesión para la explotación energética del caudal del río, queda señalado que existen y han sido presentadas

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

opciones de mayor viabilidad financiera y técnica y que los procesos de asignación de estos contratos han estado afectados por procesos de corrupción y extralimitación de autoridad jurídica.

¿Qué dice la Contraloría Distrital de Bogotá al respecto? Yo también quiero un informe detallado de los costos que tiene para la ciudadanía estas grandes mega obras de infraestructura ¿Quién paga estas obras? Porque yo creo pues que tenemos que salir de este modelo de que, pues invertimos una gran cantidad de dinero, pero no solucionamos el problema, por eso yo creo que tenemos que hablar de saneamiento del río Bogotá con participación de la gente.

Ahora, enfoque de género y POT, yo quiero preguntarle a Planeación y a Ambiente ¿De qué manera se está garantizando la participación de las mujeres defensoras de los cuerpos de agua en el Distrito Capital? ¿Cuáles son sus escenarios de incidencia? ¿Qué lugar tienen en el Plan de Ordenamiento Territorial los planteamientos que realizan las mujeres desde su feminidad en los distintos territorios en la protección del río? Bueno, yo he hecho unas preguntas muy puntuales a la Empresa de Acueducto, no voy a repetir, pero espero que me las hagan llegar por escrito.

De cara al debate del POT yo creo que se va a radicar el día de mañana, la Alcaldesa de Bogotá desde su despacho ¿Por qué no se ha presentado en este recinto? y en un marco de cambio climático, el río Bogotá no puede ser considerado meramente una infraestructura, mire yo he insistido aquí ¿Dónde está la conciencia de un Gobierno señora Alcaldesa Claudia López y señores Administración? Donde está el presupuesto, si revisamos el POT el único sector del POT que tiene recursos definidos es el de las infraestructuras, el 87% de la plata está para el sector de las Infraestructuras, entre las otras cuatro estructuras se incluye una estructura nueva que es la estructura de los patrimonios integrados, incluso el tema de la cultura pero entre las otras cuatro estructuras, la estructura ecológica principal, la estructura integrada de patrimonio, la estructura socio económica, se reparten el 13% del restante y ojo a este dato, los proyectos sobre la estructura ecológica principal no están financiados, yo quiero detalladamente cuánto presupuesto del Distrito va a esas estructuras y lo otro es que creo que la lógica es que la estructura ecológica principal pues sea la base del ordenamiento y el río Bogotá pues es fundamental, no solamente a nivel Distrital sino a nivel Regional.


 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Yo creo que este parece más un manual para constructores donde se privilegian los intereses inmobiliarios y los intereses de movilidad, que realmente ser un nuevo Contrato Social y Ambiental y quisiera pues también dejar algunas preocupaciones muy concretas que tiene la comunidad, en el caso concreto el río Tunjuelito y tiene que ver con unas preguntas que la comunidad le deja a la Administración pero que yo quiero me respondan vía derecho de petición. Frente al plan parcial reverdecer Tunjuelo que viene con este Plan de Ordenamiento Territorial al igual que la expedición de la Resolución 2304 del 2019 de la Secretaría Distrital de Ambiente que aprueba la modificación del curso del río Tunjuelo, delimita su corredor ecológico de ronda y toma otras determinaciones sobre el mismo; la Resolución 1183 del 2019 de la Secretaría Distrital de Ambiente que resuelve la revocatoria directa de la Resolución 1069 del 2019, “Por medio de la cual se delimita las líneas de cauce, ronda hidráulica y la Zona de Manejo y Preservación Ambiental- Zampa del corredor ecológico ronda del río Tunjuelo para su incorporación bajo la categoría de corredor ecológico-CEG a la estructura principal del Distrito Capital y se toman otras determinaciones”.

Quiero las tres resoluciones con sus respectivos mapas de riesgo y todos los soportes técnicos de estas modificaciones por petición de la comunidad, estas modificaciones se hacen para vaciar zonas para construcción y no para manejar la inundación, por el contrario, se elimina el humedal el Cantillo, el cual se hizo con dinero de las empresas con responsabilidad empresarial que ahora se eliminarían para liberar 430 hectáreas de las cuales el 70% en obras de construcción. Esto no está siendo tenido en cuenta, es importante mirar la deuda histórica que existe con el Sur sobre todo en materia de justicia ambiental.

Los mapas de riesgo de inundación y sísmicos creo que son fundamentales para entender las decisiones que vamos a tomar aquí en el Concejo de Bogotá y los documentos que están registrados, por eso solicito me den copia de la mencionada Resolución 1069 del 2019 los cuales no se encuentran en Internet, así mismo solicito me expidan todos los mapas al igual que los soportes técnicos y los mapas de riesgo desde el año 2013 en adelante, porque creo que aquí se toman decisiones y el impacto que sufre el cauce del río y las comunidades no se está teniendo en cuenta, más bien, como insisto, son los intereses inmobiliarios.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Por otro lado, pues me parece muy importante revisar no, cómo toda esa exposición de motivos del POT realmente queda en el articulado. En ese sentido, pues yo creo que es una buena oportunidad para revisar cómo subsanamos la participación de las comunidades y sus relaciones con sus hidro entornos, con sus ecosistemas, hay una ausencia en este Plan de Ordenamiento Territorial de una mirada relacional, de entender la relación que la ciudadanía tiene con el ambiente, más bien tiene una mirada ausente, sistémica de las interacciones de nuestra Ciudad con su entorno, en ese sentido, yo creo que en el marco del Plan Bacatá Hidrópolis previsto en el Acuerdo Distrital 806 del 2001, es necesario promover la articulación del Distrito Capital y la Región a través de la armonización de las dinámicas de ocupación de territorios con los ciclos naturales del agua.

PRESIDENTA: Concejal Ati listo por favor entonces adelante para su cierre, gracias.

H.C. ATI SEYGUNDIBA QUIGUA IZQUIERDO (continúa): Termino invitando a la Administración Distrital a seguir avanzando en esta mesa técnica y de diálogo político con las comunidades para avanzar en una gestión del sistema hídrico, local y regional para implementar un modelo de gobernanza plural del agua desde los micro territorios a partir de la configuración de una red regional de comunidades anfíbias, en ese esfuerzo y le agradezco la intervención que me deja un poco más tranquila al Director del IDPC porque creo que necesitamos herramientas de planeación territorial con participación de las comunidades como herramientas efectivas de materializar, pues la diversidad de nuestra Ciudad, creo que es importante las identidades, las memorias, los arraigos, los valores de la ciudadanía que parecen ausentes en este Plan de Ordenamiento Territorial.


Muchas gracias señora Presidenta.

PRESIDENTA: Con gusto concejal Ati.

Entonces continúa el cierre, el Centro Democrático ¿verdad?

Okey, entonces van intervenir la concejala Diana Diago, el concejal Humberto Amín y el concejal Andrés Forero.



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Concejal Diana por favor, adelante.

H.C. DIANA MARCELA DIAGO GUÁQUETA: Gracias Presidenta, bueno agradezco las respuestas de los funcionarios, debo decir que el plan de seguridad me genera cierta tranquilidad vamos a ver cómo se van a dar resultados. Con las respuestas que me da el señor Secretario de Movilidad quedé más preocupada ¿Por qué? Porque tengo claro que esta Administración no tiene claro cómo va a atender las necesidades reales de los ciudadanos, yo creo que si seguimos así, Bogotá va a seguir siendo una de las ciudades con mayor congestión vehicular de todo el mundo y no le van a dar respuesta a todos, al ciclista, al peatón, al biciusuario, al del carro, eso me parece grave y no le dio respuesta a ninguna de mis preguntas. Le pregunté dónde están los estudios técnicos de estas ciclovías, no me dijo absolutamente nada, no hizo referencia a nada, simplemente me dice que por salvar la vida de los usuarios se organizaron estas, claro hay que salvarle la vida a los usuarios, pero también hay que tener claro el concepto de planeación porque esto le va a costar a la Ciudad, la improvisación le cuesta y le cuesta mucho a la Ciudad, miren lo que pasó con lo de la calle 13 cuánto va ya, más de 2 mil millones de pesos y aquí hay una deuda enorme con el Sur de la Ciudad, tampoco vi que me diera respuestas al respecto.


Pero Secretario ya así muy rápido para terminar yo a usted le conté de un contrato al Colegio en Bici y usted dice que el proyecto tuvo una ejecución del 105% y usted no dijo absolutamente nada, entonces ahora le pido con derecho de petición verbal me haga el favor y me allegue toda la respuesta a mi oficina, porque cuánta plata se gastó ahí cuando los niños no estaban yendo a clase, cuando estábamos en plena pandemia y la educación era virtual. Quedé con un sinsabor en ese sentido y le agradezco al Director del IDU que sí dio respuesta a mi inquietud sobre los contratos de los segregados.

Eso es todo Presidenta, muchas gracias.

PRESIDENTA: Con gusto concejal Diana.

Concejal Humberto Amín.

H.C. HUMBERTO RAFAEL AMÍN MARTELO: Presidenta gracias por el uso de la palabra y ya que el Secretario de Seguridad no se fue como me había dicho y ahí sí

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**


como dijo la Alcaldesa Claudia López, “huyendo como sanguijuela”, le quiero decir Secretario es usted quien debe responder por su pésima gestión en seguridad, es usted el sujeto de control político y no nosotros y que quiera cuestionar el trabajo en redes que hacemos los concejales o peor aún, tratar de poner un manto de dudas desde dónde hacemos nuestro trabajo, demuestra Secretario que se quedó sin argumentos, que le tocó llegar al ataque personal, lo cual habla muy claro de lo que es su talante profesional, pero mire Secretario, usted que aquí en público posa de conciliador y nos invita a trabajar juntos, yo le recuerdo Secretario que su oficina nos canceló a la bancada, dos reuniones para hablar de los temas de seguridad, lo cual demostró las pocas ganas que usted tiene de escuchar a la oposición, entonces Secretario yo desde mi trabajo de control político, lo invito a que trabaje más, a que dé resultados y que se excuse menos.

Gracias Presidenta por el uso de la palabra.

PRESIDENTA: Con gusto Concejal.

Continúa el concejal Andrés Forero y ahí cerraría la bancada, perfecto, adelante Concejal.

H.C. ANDRÉS EDUARDO FORERO MOLINA: Muchas gracias señora Presidenta y pues primero, celebrar que en medio de este debate Colombia ganó 3-1 nos perdimos el partido pero bueno, podemos celebrar que ganamos y que ya estamos de quintos otra vez, pero mire Presidenta varias cosas, voy a empezar con el Gerente Leonidas, Gerente mire, vuelvo a pedirle a la Personería que investigue por qué razón el señor Gerente no me mandó la propuesta de la Universidad Nacional, se la pedí en un derecho de petición, usted me dijo que estaba en SECOP y quedó en acta señor Secretario, o sea quedó en la grabación de que no estaba en el SECOP, no pude acceder a ella, no pude hacer la comparación que usted me dijo que hizo, donde supuestamente les estaban ofreciendo un servicio un poco más costoso y con un tiempo de realización mayor, eso no me consta, no puedo saber si es cierto, porque ustedes no presentaron eso de manera transparente, se lo solicité a través de un derecho de petición y señor Gerente usted no me lo quiso mandar, me remitió al SECOP donde yo lo había buscado y sencillamente no estaba, pues eso en primer lugar.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

En segundo lugar Gerente, pues claro que yo sé que la Sociedad Colombiana de Ingenieros pues es una organización con muchos años, de hecho Miguel Antonio Caro una persona por la que profeso la mayor admiración tuvo que ver en todo ese proceso de fundación, pero aparte de eso, eso no es lo que está en cuestión, yo sé que es una Organización sin fines de lucro como la Universidad Nacional pero yo quiero que usted me diga, no, la verdad es que ya no me va a decir y ya no tiene tiempo para responderme pero le voy a decir lo siguiente, no tiene presentación alguna que un socio, porque él es socio, de hecho hace parte de la Comisión de Ética que hace parte de la Sociedad Colombiana de Ingenieros entregue a dedo un contrato de 142 millones de pesos y que no se haya declarado impedido, que no haya evidenciado que podía tener un conflicto de interés, porque naturalmente él hace parte de eso, es socio de esa Asociación y lo mínimo señor Gerente pues yo creo que él se hubiera apartado o que hubiera sido un proceso licitatorio pero es que no fue un proceso licitatorio fue un proceso de contratación directa donde se presenta el agravante de que no mostraron cuáles eran las propuestas alternativas.

Nos decían que había una evaluación, que ellos la habían hecho, él lo firma con la persona que estaba inmediatamente debajo de él en el organigrama y sencillamente lo entregan de esa forma, pero no se preocupe mire yo no soy Juez, pero sí le voy a pedir a los entes de Control que investiguen a este Gerente por un posible conflicto de interés y eso pues usted sabe que implica una eventual destitución e inhabilidad, yo veo que a usted eso le parece normal, usted cree que eso no tiene ningún inconveniente pero bueno, yo me imagino qué hubiera dicho la Senadora Claudia López de una situación similar.

Señor Secretario de Movilidad, primero, pues para todos nosotros son muy importantes las vidas de los bogotanos pero usted hablaba de las cifras de fatalidades que se han presentado en esos corredores pero pues hay que recordar Secretario que lamentablemente en toda la Ciudad con respecto al año 2020 y con respecto al año 2019, las fatalidades de los biciusuarios se han incrementado, con respecto al año 2019 en un 19% y con respecto al año 2020 en un 72%, usted nos dice y pues vamos a pedirle a los organismos de Control que revisen de que eso haya sido efectivamente así, de que todos los elementos, todos y cada uno de los elementos del ciclo carril que habían instalado inicialmente en el corredor de la 13 fueron reutilizados, vamos a ver si eso es así y eso es lo que usted le ha explicado a la Personería y pues estoy

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015


**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

pendiente de qué va a decir la Contraloría, pero más allá de eso pues se muestra que hubo una improvisación en todo ese proceso y pues vi la foto que usted ponía con el tema de los separadores y esa foto pues a Dios gracias no había pasado nadie en ese momento porque incluso con ese separador Secretario si hubiera pasado un ciclista, pues lamentablemente es posible que las consecuencias hubieran sido fatales.

Secretario le vuelvo a solicitar que revise la posibilidad de que se retire el corredor de la Séptima entre la 85 y la 106, yo me imagino Secretario que ustedes lo van a hacer me quedé pendiente pues vimos algunas de las cosas que nos mostró debo reconocer que son interesantes algunas de las cifras que plantea, pero en ese caso pues hubiera querido un poco más de las evaluaciones de impacto en términos de movilidad, yo le decía que en el caso de la Séptima en particular pues no solamente se afecta los vehículos particulares sino también al transporte público y eso pues nos lo quedó debiendo, pero le hago la recomendación Secretario de que en ese espacio entre la 106 donde tenemos además ese ciclo carril en la 11 y la 85 usted revise la posibilidad de levantarlo, creo yo que en ese espacio por lo menos no veo yo que se esté justificando más allá de que como usted dice pues hay fotos para todo, me quedé también esperando que me respondiera sobre el tema de la carrera 9ª y el ciclo carril que hay entre la 147 y la 170 en el costado oriental que pues básicamente existe ese ciclo carril y ustedes pues decidieron poner el otro, yo les pido a los organismos de Control que investiguen esa situación que les muestre la Secretaría de Movilidad qué fue lo que los llevó a tomar esa decisión que a mi juicio pues es realmente un despropósito.

Secretario yendo a los temas contractuales, pues el primero el que usted señalaba y el que yo hablaba que me parecía irregular, no que recibieran los correos y como le digo, yo no puedo tener certeza de que ustedes hayan modificado las propuestas o no ustedes, las personas que les mandaron el Dropbox, yo sencillamente estaba poniendo de presente lo que consideraba que era una posible irregularidad y no porque lo mandaran a un correo sino que lo mandaran a través de Dropbox y le decía que precisamente la otra empresa que participó, sí mandó los archivos, unos archivos que en teoría, una vez que ustedes recibían ya no se podían modificar, en cambio en Dropbox más allá de lo que usted me dice de que se puede eventualmente ver pero creo que lo puede ver realmente es el que lo organiza, el administrador pues se podría modificar esas propuestas y adicionalmente Secretario no me respondió las otras

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

cuestiones, las otras preguntas sobre ese mismo proceso y finalmente, está el proceso de la licitación de los 734 mil millones de pesos.

Secretario usted pues se extendió bastante y le decía Secretario que no, que ahí lo informaron mal, sí se puede hacer comentarios en el proceso y de hecho esos comentarios a los que aluden de su correo pues para tratar de ser lo más francos en esta discusión quedaron registrados pero curiosamente lo que mostraron o lo que quedó consignado en esa suspensión finalmente fue lo que le mandaron a usted a su correo personal, pero mire Secretario, le quiero mostrar, sí tiene razón a su correo personal institucional, o sea al correo que usted tiene, tiene razón Secretario.

Pero mire Secretario, no sé si vio que hoy precisamente la Personería pues mandó unos requerimientos y están preocupados por este proceso, mire lo que dice: “(...) de conformidad con lo expuesto y llama la atención de esta Personería, la ausencia de coherencia en la estructuración de los documentos que hacen parte de la contratación así como la falta de legitimidad de la información que se expone dentro del aviso de suspensión cuando la motivación versa sobre un requisito habilitante y en el acto administrativo de saneamiento de vicio, el cual se convierte en otra adenda del proceso de contratación, al modificar varios numerales del pliego de condiciones con el pretexto de realizar aclaraciones y precisiones no identificadas con anterioridad”, esto de hecho es a propósito de las adendas Secretario y le pido a través de un derecho de petición verbal no pude encontrar la segunda adenda, que me la envíe por favor, pero yo vuelvo a insistir, que a mí lo que me parece más grave y sobre todo con las cifras que usted dio, yo no conocía cuántos estaban interesados, usted habla de 44 interesados, 44 Secretario y vimos que a pesar de que eran 44 y solo dos que realmente eran uno le hicieron la solicitud de que ampliara los tiempos o por lo menos así quedó consignado en el documento de la suspensión, solamente dos de esos 44 que usted mostraba que realmente son solo uno, ustedes inmediatamente deciden ampliar la suspensión de términos y ampliar el plazo de presentación de la propuesta.

Eso es lo que a mí señor Secretario, pues yo obviamente, estoy interesado en que haya la mayor cantidad de participantes, pero creo que queda en una situación bastante compleja la Secretaría cuando además hay empresas que decían que estaban listas para hacer la presentación debidamente porque ya contaban con las garantías de legalidad de la oferta, entonces eso me parece preocupante Secretario,

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**


me parece preocupante que además aparezca en esa unión temporal una de las empresas que ha estado rodeada de escándalos últimamente a nivel nacional y en ese sentido, pues yo le pido que sea cuidadoso y que no vaya a meter al Distrito y a los recursos de los bogotanos en una situación compleja, yo creo que eso no conviene, yo he visto que lamentablemente en muchos de los procesos que está adelantando la Secretaría se está presentando continuamente este tipo de cosas y se lo digo, mire Secretario detuvimos el tema de los mexicanos, eso finalmente, eso yo creo que será para el próximo debate de la oposición posiblemente Secretario, pero ¿en qué va ese proceso?, ¿en qué está?, usted había dicho que este segundo semestre iba a estar operando ya bajo administración completamente pública pero lo que le digo es, esto lo hacemos Secretario no por una animadversión personal sino porque sencillamente nos interesa cuidar los recursos de los bogotanos y yo les pido a los organismos de Control en particular a la Personería que está demostrando interés en esta situación, que revise esta segunda suspensión que aparentemente tiene nombre propio.  
Muchísimas gracias Presidenta.

PRESIDENTA: Con gusto concejal Forero.

Continúa la bancada de Colombia Humana-Unión Patriótica, van a hablar distribuidas las tres, inicia la concejala Susana, adelante.

H.C. MARÍA SUSANA MUHAMMAD GONZÁLEZ: Gracias Presidenta, sí vamos a ser muy breves. Lo primero, me queda claro Secretario de Movilidad, o sea, usted me ratifica que las modelaciones es con base en el modelo 2019, a mí me queda la preocupación que en este momento la verdad no se está tomando en cuenta la situación socio económica de la población bogotana en el día de hoy, que dobla el desempleo frente a hace un año y además pone al 40% de la población que es prácticamente el doblar también la situación de pobreza monetaria y recuerde Secretario que han desaparecido casi el 15% de la malla productiva de la Ciudad por la situación de la pandemia, claro hay un proceso de recuperación, de reapertura, pero yo creo que eso puede tener una incidencia real en el fondo de la estructura socio económica de la Ciudad que es la que sustenta la demanda, las matrices origen-destino, me parece importante que ustedes obviamente ya con mayor tiempo revisen eso a fondo y miren si el sistema de movilidad, digamos si va a cumplir con los supuestos de demanda sobre todo porque eso tiene implicaciones financieras.



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**


**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Lo segundo, es que pues me dice el Director del IDU que sí están empezando a tener experiencia en proyectos integrales de ciudad a partir de lo de cable, digamos también en Bogotá Humana hicimos el cálculo en Ciudad Bolívar y se hicieron procesos similares, pero aquí estamos hablando como de otra escala de cosas y es precisamente lo que está proponiendo el POT que es unas actuaciones estratégicas urbanísticas, de un calado que nosotros lo que quisiéramos es una fortaleza de lo público para algunos de ellos nosotros creemos que están sobredimensionados 32, eso es un exageración, más renovación urbana, más redensificación de corredores de movilidad eso es una exageración, pero bueno, algunos se tendrán que hacer que son importantes y ustedes nos solicitaron tanto Transmilenio como el IDU, la capacidad o sea, cambiar su objeto en el Plan de Desarrollo para generar la capacidad como lo tiene también la Empresa Metro de coordinar esas estrategias.

Yo creo que el IDU, yo no voté a favor de que Transmilenio y el Metro hicieran eso, yo creo que es el IDU, que sí tiene pues precisamente ustedes han comprado predios, han trabajado históricamente con habitantes pero de lo que estamos hablando es de la capacidad de manejar una actuación estratégica que implique más justicia social, mejor calidad de vida, manejo de operadores públicos y privados en la reconfiguración de una zona urbana de la Ciudad y yo no veo a la ERU con esa capacidad y a mí me parece que el IDU es el llamado a hacerlo, pero por qué nos interesa eso, que sea desde lo público, primero por el problema de gentrificación y el problema que hoy digamos el mercado inmobiliario nos está diciendo y hay una contradicción, no ponen cargas urbanísticas ni grandes plusvalías porque o sino no vamos a poder negociar con los habitantes a un buen precio, digamos, decirle por ejemplo a un habitante usted tiene 80 metros cuadrados en su apartamento yo le voy a dar 160 metros y usted se vuelve socio del proyecto, entonces dicen los inmobiliarios pero si me dan la carga urbanística entonces eso significa que no lo voy a poder hacer. Yo no estoy de acuerdo con eso y yo creo que hay un problema del POT frente a estos corredores de movilidad y es que hoy no están poniendo la plusvalía del suelo que van a generar esos proyectos de movilidad a favor de lo público y creo que eso lo vamos a tener que revisar con mucho detalle.

Y termino con esto Presidenta, el Director del IDU me hace como una vuelta, porque él me dice, no pues vamos a actualizar la licencia de la ALÓ de acuerdo al POT pero resulta que el POT está manteniendo el trazado de la licencia y está diciendo además



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

en un artículo que hay cinco vías o proyectos de movilidad que van a pasar por encima de humedales, a nosotros nos parece inaceptable eso porque el IDU pero por lo que me dice la gente del CTPV acabaron de hacerles la presentación del POT no cambian los trazados y yo creo que eso va a ser una discusión de fondo porque si respetamos la estructura ecológica principal pues no les pasamos vías por encima, punto, buscamos las alternativas y son ustedes y el sector Movilidad los que deben generar esas alternativas.


Yo dejo por ahora allí Presidenta, Secretario de Movilidad también en este tema de la densidad usted nos dice que sí está incorporado pero creo que hay que revisar el tema regional, porque puede que esté incorporado lo del POT de Bogotá, pero yo no sé la demanda que vamos a generar con estos corredores regionales tanto en la sabana como en Bogotá y pues ayer la Secretaria de Planeación tampoco nos dio respuesta al respecto.

Gracias Presidenta.

PRESIDENTA: Con gusto.

Continúa la concejala Heidi o la concejala Ana Teresa.

H.C. ANA TERESA BERNAL MONTAÑEZ: Bueno también voy a ser muy breve, escuché muy atentamente al señor Gerente de la Empresa Metro y yo sí quiero decirle señor Gerente que usted está haciendo mal las cuentas, yo tengo en mi mano el contrato de concesión No. 163 de 2020 firmado con la empresa china que dice lo siguiente y se lo voy a leer textualmente “valor estimado del contrato, en el numeral 2.3, el valor estimado del contrato será la suma de 13.830.000.000.000 de pesos constantes del mes de referencia que corresponde al presupuesto estimado de inversión del proyecto” lo leo hasta ahí, o sea el valor del contrato no es como usted nos ha dicho que se mantiene en 12.9 billones el valor del Metro, el contrato con el concesionario es de 13.8 billones pero en este contrato no están estimados los 2.4 billones como usted nos respondió aquí mismo hoy y como nos lo respondieron también en el cuestionario, los 2.4 billones correspondientes al traslado anticipado de redes, a la compra de predios, a la interventoría y consultoría, la asesoría especial, la consultoría, no están los 2.4 billones, si usted suma 13,8 billones más 2.4 billones nos

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**


da 16.2 billones el costo del Metro sin contar los costos de inversión del incremento que se hizo a partir del estudio de factibilidad.

Si usted mira el Conpes 3900 de los 12.9 billones de los costos de inversión del Metro, ahí no incluyeron los costos de operación que son 3.3 billones y por eso, creo yo sacaron los otros gastos que ya mencioné del traslado anticipado de redes de los predios y si usted coge el contrato de concesión No.163 del 2020 de 13.8 billones verá que allí no están incluidos esos gastos que ya mencioné, por lo tanto, el costo del Metro hoy actualmente es de 16.2 billones sin los costos de financiación del incremento que acabo de mostrar y por último, señor Gerente, por qué la Contraloría Distrital en su informe nos muestra que la aprobación de vigencias futuras a la Empresa Metro de Bogotá es para inversión de más de 23 billones de pesos y para gastos de funcionamiento de 1.1 billón creo que es como lo mostré yo en los cuadros de la Contraloría, entonces en realidad ¿Cuál es el valor estimado del Metro elevado de Bogotá? No hay certeza porque no hay tampoco estudios finales de ingeniería de detalle.

Gracias Presidenta.

PRESIDENTA: Con gusto y cierra la concejal Heidy Sánchez.

H.C. HEIDY LORENA SÁNCHEZ BARRETO: Gracias Presidenta, bueno pedirles disculpas a quienes están en el recinto, la verdad tuve que retirarme por una situación de fuerza mayor. Bueno Presidenta yo quisiera decir en primera instancia que no siento digamos respuesta a las inquietudes que planteé en el marco del debate, de hecho con respecto al informe de la Contraloría, el gerente de la Empresa Metro pues no hizo ningún tipo de referencia y pues no sé al respecto de ese tipo de posibles hallazgos disciplinarios qué está haciendo esta nueva gerencia, lo segundo, Presidenta es que, a ver nos van a presentar al Concejo de Ciudad un Rescate Social entre comillas de dos billones de pesos anualmente durante los próximos diez años, ahora, vamos a tener un concesionario privado más, o sea, es decir escalamos del sistema público de transporte Transmilenio, zonales, troncales a la Empresa Metro o a ese Metro alimentador de Transmilenio, entonces ahora vamos a tener un nuevo operador en este caso el consorcio chino pues que también vamos a tener que pagar las ganancias que pueda llegar a perder porque digamos ustedes mismos lo plantearon Gerente de

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Transmilenio o sea ni siquiera entrando la 68, la Séptima, la Boyacá, la Cali, el Regiotran, la operación del Metro, se cubre el déficit.

Por otro lado, Presidenta y aquí pues con respecto al IDU es que no me queda totalmente claro y lo mismo Gerente de la Empresa Metro cuando usted dice lo relacionado con la urgencia manifiesta y pues que no había casos donde tuviese que intervenir para el caso de los predios, pero es que creo que ya estamos hablando de la demolición, con respecto a la demolición ustedes no tenían ningún tipo de plan de choque pues para atender digamos los riesgos que podrían presentarse alrededor de esto, la afectación de los otros predios, las posibles demandas que se vengan al Distrito y pues no dieron ustedes ningún tipo de respuesta al respecto y para finalizar Presidenta es con respecto al predio el Corso y es que no me queda claro Gerente o sea aquí estamos hablando de 32 hectáreas y usted no me respondió respecto a lo que hay disponible son 23 hectáreas y se supone que el patio taller debe ser construido primero ahora, usted dice que el riesgo de inundación es nulo ¿hay riesgo sí o no? o sea, podemos decir que es nulo, pero hay una probabilidad y qué va a hacer la Empresa Metro y el Distrito en general para mitigar cualquier tipo de afectación que se pueda generar por una posible inundación.


Gracias Presidenta.

PRESIDENTA: Perfecto gracias concejal Heidy.

Le damos entonces la palabra a Cambio Radical por favor nos cuente quién haría el cierre del debate.

Perfecto concejal Vega que era el citante principal de esta proposición entonces adelante.

H.C. YEFER YESID VEGA BOBADILLA: Gracias Presidenta nuevamente agradeciendo por las garantías en este debate tanto para la oposición como para la Administración Distrital, para acelerar porque sé que todos ya estamos un poco cansados con esta larga jornada, quiero resumir mis conclusiones en unos puntos supremamente específicos, señor Secretario de Movilidad, quedo muy pendiente de los datos de la relación entre accidentalidad y huecos o el mal estado de la malla vial,

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**


yo creo que eso hay que contárselo a la ciudadanía ¿cómo estamos en este término de accidentes versus los huecos y el mal estado de la malla vial?

Segundo señor Director del IDU y Director de la Unidad de Mantenimiento de Malla Vial, quisiera sugerir que el criterio de priorización también incluya datos de accidentalidad vial como factor de intervención de estas vías que están en mal estado a las que Yefer Vega ha denominado trampas mortales, esto puede parecer pues difícil de determinar, pero por lo menos para un sector muy importante que se moviliza en la Ciudad que son los motociclistas, que son los que más riesgo corren y las personas que montamos en bicicleta pues para poder tener en cuenta esta población. Yo creo que en estos casos es importante priorizar la vida y que eso sean criterios básicamente para poder establecer una actuación administrativa para una rehabilitación de la malla vial, para poder restablecer una vía, etc.

Espero pues que este sea realmente el último año en el que la autopista Norte, la autopista se encuentre en esas condiciones en las que hoy está y que se pueda iniciar cuanto antes el proyecto de ampliación y mejoramiento de esta vía y el de la avenida Boyacá que entiendo que también está programada para este año y por último, señora Presidenta y señores de la Administración estaré atento al desarrollo del proyecto de vías terciarias que se está desarrollando en Sumapaz, esta localidad ha estado históricamente rezagada del desarrollo de la Ciudad y en los resultados que nos presentan es claro que es la que tiene las vías en peor estado y quiero anunciar finalmente que estaré muy atento, he radicado una proposición para poder ver el estado de ejecución presupuestal de cada una de las entidades, porque creo que el presupuesto del 2022 jugará un papel muy importante pero insisto, que quienes son incapaces, quienes no están preparados para ejecutar un presupuesto como el que tiene Bogotá para resolver problemas como la ciudadanía lo requiere o lo necesita, pues sencillamente o que entreguen el cargo o que sencillamente se pongan las pilas a hacer una ejecución presupuestal como corresponde, como requiere hoy la Ciudad.

Muchas gracias Presidenta.

PRESIDENTA: Con gusto concejal Yefer.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

Entonces con esto damos por terminado este debate de esta Plenaria que estaba destinado, pues tenía su objeto principal para que las bancadas de oposición pudieran hacer este ejercicio de control político en las sesiones ordinarias.


Ah, concejal Carolina, permíteme. Adelante.

H.C. ADRIANA CAROLINA ARBELÁEZ GIRALDO: No tranquila, estaba yo aquí esperando para poder concluir es una pequeña intervención Presidenta, darle las gracias a usted por las garantías sé que está ya tarde, ha sido un día extenso, pero muy importante este debate que se convocó por parte de las bancadas de la oposición, la movilidad de los bogotanos no puede dar más espera, necesitamos acciones contundentes, importante señor Secretario la reunión que usted plantea para revisar todos los temas relacionados con POT y esas vías que se reducirían porque es importante aclarar. Yo le repito, esto no es simplemente que Carolina Arbeláez se lo esté inventando, esto es un estudio juicioso que ha hecho ProBogotá de identificar cuáles son esas vías que se van a reducir y pues de manifestar su preocupación por la movilidad de Bogotá en la propuesta del POT.

Entonces yo señor Secretario le agradecería que entonces pudiéramos agendar una cita también con este gremio que ha venido haciendo un estudio muy juicioso referente a este tema.

Decirle al señor gerente del Metro, que me gustaría mediante un derecho de petición que me regalara la información o digamos, como un poco más preciso esos funcionarios que han venido renunciando en los últimos seis meses y que dependen o que dependían del señor Jorge Hernández, me parece muy interesante hacer un análisis referente a lo que está pasando al interior de la Entidad con este funcionario.

También quedan pendientes los temas relacionados con la malla vial de la localidad de Bosa de San Bernardino, muy importante que por favor señor gerente, Director del IDU o el de la Malla vial también porque esta es una vía importante, es una vía donde pasa Transmilenio pero que no ha podido volver a hacer la ruta precisamente por el estado en que está la vía y para mí es muy, muy importante que podamos adelantar una mesa de trabajo con la comunidad y miremos de qué manera le podemos dar solución a la intervención de esta vía en este espacio que hoy es una piscina de lodo

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021  
TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

y que en esas circunstancias tiene que estar viviendo hoy la gente de este sector. Y hacerle una invitación muy especial a los entes de Control para que pongan sus ojos en la localidad de Bosa en la contratación específicamente del proceso de la licitación pública 002 del 2020 del parque de la localidad de Bosa.

Entonces esta es una invitación a los entes de Control, este es un proceso que ha tenido los ojos de la Veeduría Distrital y pues que también ha hecho sus precisiones y precisamente pues ahí también ha hablado la Veeduría frente a las irregularidades que han existido en este proceso.

Entonces yo con esto concluyo señora Presidenta, también dándole gracias a la ciudadanía que siguió este debate tan importante hasta estas horas y a los funcionarios por supuesto por atender y estar presentes en este debate del día de hoy.

Gracias señora Presidenta.

PRESIDENTA: Con mucho gusto concejala Carolina.

Ya no habría más intervenciones de Cambio Radical verdad, con ustedes cerraríamos la intervención de la bancada.


H.C. ADRIANA CAROLINA ARBELÁEZ GIRALDO: No Presidenta, ya nadie más va a intervenir. Gracias.

PRESIDENTA: Perfecto, entonces con esto ahora si damos por cerrado el debate de oposición en la Plenaria, en estas ordinarias, muchísimas gracias por haber puesto sobre el tapete estos temas importantes para la Ciudad, el que hace la oposición, pero por supuesto le sirve a todo el Concejo y por supuesto a la Ciudad, entonces cerramos este punto, pasamos al siguiente Secretario, comunicaciones y varios.

Tenemos alguna comunicación radicada.

H.C. SEGUNDO CELIO NIEVES HERRERA: Presidenta, pido la palabra.

SECRETARIO: Con gusto Presidenta.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

**4. COMUNICACIONES Y VARIOS**

Presidenta no vemos inscritos para comunicaciones y varios.

H.C. SEGUNDO CELIO NIEVES HERRERA: Sí Celio Nieves, pido la palabra.

PRESIDENTA: Perfecto Secretario, entonces pasemos al siguiente punto.

SECRETARIO: Con gusto Presidenta.

H.C. SEGUNDO CELIO NIEVES HERRERA: Pido la palabra.

**5. CLAUSURA DEL TERCER PERÍODO DE SESIONES ORDINARIAS  
CORRESPONDIENTES AL MES DE AGOSTO DE 2021**

a) Himno Nacional

Se escucha el Himno Nacional

b) Himno de Bogotá, D.C.

Se escucha el Himno de Bogotá, D.C.


PRESIDENTA: De esta manera damos por concluidas las sesiones ordinarias en su tercer período correspondiente al mes de agosto de 2021.

Colegas no sé si, como no dimos la palabra en varios, porque la verdad no alcanzamos a ver, pero no sé si algún Concejal efectivamente había pedido la palabra y quisiera hacer alguna intervención.

Concejal Celio estoy aquí atenta por si usted quiere hacer algún anuncio.

H.C. SEGUNDO CELIO NIEVES HERRERA: Bueno ya dejemos por hoy así y mañana en el saludo en la sesión haré un comentario, muchas gracias.



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVA Y CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: GN-GCP-PR001-F04
	ACTA TRANSCRITA	VERSION No. 05
		FECHA: 11 MAR. 2015

**Sesión Plenaria Ordinaria-Asistencia Mixta (Presencial y Medios Tecnológicos)-  
Acta 063 de 2021**

**TIEMPO DE TRANSCRIPCIÓN: 00.00.00 A 12.32.22 -APG-**

PRESIDENTA: Perfecto concejal Celio muchas gracias a usted.

Bueno colegas doce horas y media de debate, creo que ha sido muy productivo el día de hoy, que tengan una feliz noche, nos vemos mañana, la radicación del POT a las 8:00 de la mañana aquí en el recinto del Concejo de Bogotá.

Secretario por favor cerremos oficialmente la sesión y la grabación, muchas gracias, feliz noche.

SECRETARIO: Con gusto Presidenta.

Me permito informar que siendo las 9:36 minutos de la noche del día de hoy jueves 9 de septiembre de 2021, se levanta la sesión Plenaria del Concejo de Bogotá, feliz noche para todas y todos, 9:36 minutos de la noche.



MARIA FERNANDA ROJAS MANTILLA  
Presidenta



NEIL JAVIER VANEGAS PALACIO  
Secretario General de Organismo de Control

Transcribió el acta y corrigió estilo: Alicia González *Aligón*

Revisó: Secretaría General, Hugo Cortés Lozano. *H. Cortés*