 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	<b>PROCESOS GESTIÓN NORMATIVA - CONTROL POLÍTICO - ELECCIONES DE SERVIDORES PÚBLICOS DISTRITALES</b>	<b>CÓDIGO: GNV-CTP-ESP-FO-004</b>
	<b>ACTA SUCINTA</b>	<b>VERSIÓN: 07</b>
		<b>FECHA: 14 -Nov-2019</b>

**SESIÓN DE LA COMISIÓN TERCERA PERMANENTE DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO**

Período Constitucional 2020-2023  
(Artículo 51 Acuerdo 741 de 2019)

ACTA SUCINTA: 003  
LUGAR: Sesión asistencia mixta (Resolución 412 de 2020)  
Directivas octubre 11 y 28 de 2021  
FECHA: 27 de enero de 2022  
HORA DE INICIACIÓN: 9:09 a.m.  
HORA DE FINALIZACIÓN SESIÓN: 12:25 p.m.  
PRESIDENTE: H.C. LIBARDO ASPRILLA LARA  
SUBSECRETARIA (E): ILBA YOHANNA CARDENAS PEÑA

**ORDEN DEL DIA**

- I. LLAMADO A LISTA DE CONCEJALES Y VERIFICACIÓN DEL QUÓRUM
- II. LECTURA, DISCUSIÓN Y APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA
- III. LECTURA, DISCUSIÓN Y APROBACIÓN DE PROPOSICIONES
- IV. CITACIONES A DEBATE DE CONTROL POLÍTICO

**Priorizada Proposición No. 434 de 2021**, aprobada en sesión de la Comisión Tercera Permanente de Hacienda y Crédito Público el día 07 de septiembre de 2021.

**Tema:** MANTENIMIENTO DE LA MALLA VIAL, CICLOCARRILES. **Citantes:** Honorables Concejales ARMANDO GUTIÉRREZ GONZÁLEZ y MARIA VICTORIA VARGAS SILVA Partido Liberal Colombiano. **Citados:** Doctores FELIPE ANDRÉS AUGUSTO RAMÍREZ BUITRAGO, Secretario Distrital de Movilidad, ÁLVARO SANDOVAL REYES, Director General Unidad Administrativa Especial de Mantenimiento Rehabilitación Malla Vial. **Invitados:** Doctores ANDRES CASTRO FRANCO, Contralor de Bogotá; JULIAN ENRIQUE PINILLA MALAGON, Personero de Bogotá; RAMÓN EDUARDO VILLAMIZAR MALDONADO, Veedor Distrital (E).


- V. COMUNICACIONES Y VARIOS

**DESARROLLO**

1. LLAMADO A LISTA DE CONCEJALES Y VERIFICACIÓN DEL QUÓRUM

La Secretaria informa que se han registrado diez (10) concejales integrantes de la Comisión de Hacienda y Crédito Público así: EMEL ROJAS CASTILLO, LIBARDO ASPRILLA LARA, DIANA MARCELA DIAGO GUAQUETA, PEDRO JULIAN LÓPEZ SIERRA, CELIO NIEVES HERRERA, MARTIN RIVERA ALZATE, MANUEL JOSÉ SARMIENTO ARGUELLO, MARÍA VICTORIA VARGAS SILVA, DIEGO ANDRES CANCINO MARTINEZ y HEIDY LORENA SANCHEZ BARRETO, contando con quorum decisorio.

La Secretaria informa que se han registrado concejales integrantes de otras Comisiones así: SAMIR JOSE ABISAMBRA VESGA, HUMBERTO RAFAEL AMIN MARTELO, ÁLVARO JOSÉ ARGOTE MUÑOZ, EDWARD ANÍBAL ARIAS RUBIO, SAMUEL BENJAMIN ARRIETA BUELVAS, JUAN JAVIER BAENA MERLANO, LUCÍA BASTIDAS UBATE, JORGE LUIS COLMENARES ESCOBAR, MARISOL GOMEZ GIRALDO, ARMANDO GUTIÉRREZ GONZÁLEZ, DIEGO GUILLERMO

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	<b>PROCESOS GESTIÓN NORMATIVA - CONTROL POLÍTICO - ELECCIONES DE SERVIDORES PÚBLICOS DISTRITALES</b>	<b>CÓDIGO: GNV-CTP-ESP-FO-004</b>
	<b>ACTA SUCINTA</b>	<b>VERSIÓN: 07</b>
		<b>FECHA: 14 -Nov-2019</b>

LASERNA ARIAS, LUIS CARLOS LEAL ANGARITA, JAVIER ALEJANDRO OSPINA RODRIGUEZ, FABIAN ANDRES PUENTES SIERRA, MARCO FIDEL ACOSTA RICO, ÁLVARO ACEVEDO LEGUIZAMÓN, ANA TERESA BERNAL MONTAÑEZ, CARLOS ALBERTO CARRILLO ARENAS, NELSON ENRIQUE CUBIDES SALAZAR, JULIAN ESPINOSA ORTIZ, MARÍA CLARA NAME RAMÍREZ, ANDRES DARIO ONZAGA NIÑO y ATI SEYGUNDIBA QUIGUA IZQUIERDO.

La Secretaria informa que luego del registro inicial, se han registrado concejales integrantes de la Comisión de Hacienda y Crédito Público así: GERMÁN AUGUSTO GARCÍA MAYA, JUAN FELIPE GRILLO CARRASCO, JULIAN DAVID RODRIGUEZ SASTOQUE, CESAR ALFONSO GARCIA VARGAS y GLORIA ELSY DÍAZ MARTÍNEZ.

La Secretaria informa que luego del registro inicial, se han registrado concejales integrantes de otras comisiones así: ROLANDO ALBERTO GONZÁLEZ GARCÍA, RUBÉN DARIO TORRADO PACHECO, LUZ MARINA GORDILLO SALINAS, VENUS ALBEIRO SILVA GÓMEZ, OSCAR JAIME RAMIREZ VAHOS y MARIA FERNANDA ROJAS MANTILLA.

Presento excusa la honorable Concejala MARIA SUSANA MUHAMAD GONZALEZ, miembro de otra comisión.

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

La Secretaria da lectura al orden del día y el Presidente lo somete a consideración. Siendo las 9:39a.m. la Secretaria informa que se aprueba de manera ordinaria el orden del día, con diez (10) votos a favor.

## 3. LECTURA, DISCUSIÓN Y APROBACIÓN DE PROPOSICIONES

La Secretaria informa que existen tres (3) proposiciones radicadas a la fecha para aprobación, las cuales una vez leídas y sometidas a consideración por el Presidente, son aprobadas en votación ordinaria, así:

### PROPOSICION No. 1

TEMA: Gestión y Ejecución de la Universidad Distrital Francisco José de Caldas.

CITANTES: H.C. JULIÁN DAVID RODRÍGUEZ SASTOQUE y LUIS CARLOS LEAL (vocero), Bancada Partido Alianza Verde.

CITADOS: Universidad Distrital Francisco José de Caldas.

INVITADOS: Personería de Bogotá, Veeduría Distrital, Contraloría de Bogotá.

CUESTIONARIO con 10 preguntas.

La Secretaria informa que siendo las 9:47 a.m. fue aprobada esta proposición con catorce (14) votos de los integrantes de la Comisión de Hacienda y Crédito Público.

### PROPOSICION No. 2


TEMA: La formulación del Programa de Desarrollo con Enfoque Territorial -PDET- en Bogotá.

CITANTES: Hs. Cs. HEIDY LORENA SÁNCHEZ BARRETO, MARÍA SUSANA MUHAMAD GONZÁLEZ (vocera) y ANA TERESA BERNAL MONTAÑEZ. Bancada Colombia Humana – Unión Patriótica.

CITADOS: Alta Consejería de Paz, Víctimas y Reconciliación; Secretario de Seguridad, Convivencia y Justicia; Secretario Distrital de gobierno y Secretaria Distrital de Planeación.

INVITADOS: Personería de Bogotá, Contraloría de Bogotá, Veeduría Distrital, Sindicato de Trabajadores Agrarios de Sumapaz – Sintrapaz.

CUESTIONARIO con 6 preguntas.

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	<b>PROCESOS GESTIÓN NORMATIVA - CONTROL POLÍTICO - ELECCIONES DE SERVIDORES PÚBLICOS DISTRITALES</b>	<b>CÓDIGO: GNV-CTP-ESP-FO-004</b>
	<b>ACTA SUCINTA</b>	<b>VERSIÓN: 07</b>
		<b>FECHA: 14 -Nov-2019</b>

La Secretaria informa que siendo las 9:49 a.m. fue aprobada esta proposición con catorce (14) votos de los integrantes de la Comisión de Hacienda y Crédito Público.

**PROPOSICION No. 3**

TEMA: Movilidad en Bogotá.

CITANTES: Hs. Cs. HEIDY LORENA SÁNCHEZ BARRETO, MARÍA SUSANA MUHAMAD GONZÁLEZ (vocera) y ANA TERESA BERNAL MONTAÑEZ. Bancada Colombia Humana – Unión Patriótica.

CITADOS: Secretario Distrital de Movilidad, Gerente Empresa Metro, Gerente de Transmilenio S.A, Director del IDU, Secretario Distrital de Hacienda y Secretario Distrital de Gobierno.

INVITADOS: Contralor de Bogotá, Personero de Bogotá D.C., Veedor Distrital.

CUESTIONARIO con 50 preguntas.

La Secretaria informa que siendo las 9:50 a.m. fue aprobada esta proposición con catorce (14) votos de los integrantes de la Comisión de Hacienda y Crédito Público.

**4. CITACIONES A DEBATE DE CONTROL POLÍTICO**

**Priorizada Proposición No. 434 de 2021**, aprobada en sesión de la Comisión Tercera Permanente de Hacienda y Crédito Público el día 07 de septiembre de 2021. **Tema:** MANTENIMIENTO DE LA MALLA VIAL, CICLOCARRILES. **Citantes:** Honorables Concejales ARMANDO GUTIÉRREZ GONZÁLEZ y MARIA VICTORIA VARGAS SILVA. Partido Liberal Colombiano.

La Secretaria hace el registro de los funcionarios **Citados** así: Doctores FELIPE ANDRÉS AUGUSTO RAMÍREZ BUITRAGO, Secretario Distrital de Movilidad, ÁLVARO SANDOVAL REYES, Director General Unidad Administrativa Especial de Mantenimiento Rehabilitación Malla Vial. **Invitados:** Doctores CESAR DINEL CAMACHO URRUTIA, Director Sector Movilidad, delegado del Contralor de Bogotá; JHOANA ANDREA SALOMÓN CASTRO, Personera Delegada para los sectores planeación y movilidad; MIGUEL FERNANDO JIMÉNEZ OLMOS, Asesor Despacho Veedor Distrital; DIEGO SÁNCHEZ FONSECA, Director del Instituto de Desarrollo Urbano – IDU.

La Secretaria informa que el día de hoy inicia el debate.

**INTERVENCION DE CITANTES**


H. C. ARMANDO GUTIÉRREZ GONZÁLEZ. Cuando se hizo esta proposición: El 50% de las vías de Bogotá se encontraban en regular y mal estado, la infraestructura de movilidad soportada en una malla vial con extensión total de 15.194 Km, de los cuales el 93% con seguimiento a su condición de estado de conservación y un 8% de la extensión vial distrital rural.

Extensión total de la malla vial urbana:

- 8% malla vial troncal (sistema Transmilenio)
- 18,9% malla vial arterial (tráfico mixto)
- 23% malla vial intermedia (corredores de movilidad local que soportan rutas de transporte público)
- 50,1% malla vial local.

Hoy en día el estado actual según cifras que entrega el mismo Distrito:

- 51% en buen estado
- 36% en regular estado
- 13% en mal estado

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	<b>PROCESOS GESTIÓN NORMATIVA - CONTROL POLÍTICO - ELECCIONES DE SERVIDORES PÚBLICOS DISTRITALES</b>	<b>CÓDIGO: GNV-CTP-ESP-FO-004</b>
	<b>ACTA SUCINTA</b>	<b>VERSIÓN: 07</b>
		<b>FECHA: 14 -Nov-2019</b>

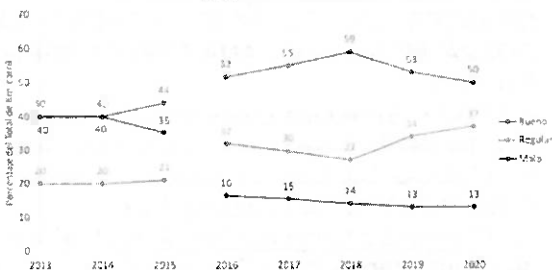
Solo la mitad de las vías se pueden transitar, las demás tienen irregularidades y huecos, las de peor estado en la periferia de la ciudad, especialmente en Usme y Ciudad Bolívar. Muestra mapas Según datos históricos, desde el año 2016 hay una mejora.

Del 52 % en buen estado a 59 % en el 2019.

Pero del 2019 al 2020 hay un aumento de la malla vial calificada como regular.

Según el IDU, para reparar toda la malla vial, se requeriría de una inversión cercana a los \$5.4 billones.

Estado de la Malla Vial Urbana - Inventario IDU 2013-2020



Se encontraban adelantando la estructuración y apertura de 15 procesos para adjudicar un total de 21 contratos de obra y 21 de interventoría, amparados en presupuesto 2021 (\$261.888 millones), vigencias futuras 2022 (\$254.771 millones) y 2023 (\$238.760 millones). Pregunta a la Administración que paso con estos contratos, señalando en que zonas se han venido realizando esas obras y el avance real de cada frente de obra.

Después de encontrar estudios de toda naturaleza realizada por expertos, presenta los siguientes datos:

**¿A qué se debe el mal estado de las vías?**

- La falta de mantenimiento preventivo y el exceso de tráfico son las principales causas del deterioro de las vías.
- 2021, los dueños de carros particulares le aportaron a Bogotá 950.600 millones de pesos por concepto de impuesto de vehículos, superando la meta anual con 111% de cumplimiento
- Esos recursos resultan insuficientes para darle solución al problema de la infraestructura vial de la capital, que constantemente se encuentra en un deterioro alarmante. Esto afecta la calidad de vida de la ciudadanía, y atenta contra la productividad y competitividad de la ciudad.

Alfonso Gutiérrez

**¿A qué se debe el mal estado de las vías?**

- una de las principales causas del deterioro de las vías tenía que ver con el comportamiento del mismo tráfico.
- Las calles se deterioran por mala calidad de los materiales o por fallas en el diseño.
- Por falta de mantenimiento preventivo, por fallas en la adecuada ejecución y acabado de las obras, que a juicio de algunos expertos parece ser la causa de los problemas que enfrentamos en la actualidad.

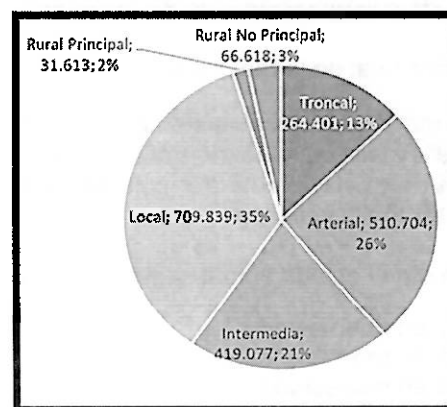
Alfonso Gutiérrez

**¿Cuánto cuesta recuperar la malla vial?**

- llevar un kilómetro-carril de malla vial arterial con estructura de pavimento flexible en muy mal estado a buen estado necesita \$3.381 millones; de mal estado a buen estado \$2.614 millones; de un estado regular a bueno \$601 millones y mantenerlo en estado bueno \$139 millones de pesos
- una vez se lleve la malla vial a buen estado, el costo recurrente anual es del orden de \$2 billones


Alfonso Gutiérrez

El costo para la recuperación de la malla vial requiere aumentar los ingresos o una mejor redistribución del presupuesto.



No se trata solo de arreglar o mejorar la malla vial, sino de mantenerla en buen estado, lo cual requiere de un presupuesto permanente.

Para mantenimiento anual periódico y rutinario se estima un total \$2.002.252 millones.

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	<b>PROCESOS GESTIÓN NORMATIVA - CONTROL POLÍTICO - ELECCIONES DE SERVIDORES PÚBLICOS DISTRITALES</b>	<b>CÓDIGO: GNV-CTP-ESP-FO-004</b>
	<b>ACTA SUCINTA</b>	<b>VERSIÓN: 07</b>
		<b>FECHA: 14 -Nov-2019</b>

Los recursos con los que cuenta la ciudad son insuficientes para cubrir estos gastos. Los contribuyentes pagan 1.4 billones en impuestos, tasas y contribuciones relacionadas con los vehículos automotores en 2020. Es decir, un 70 % de lo que cuesta el mantenimiento periódico y rutinario de la malla vial y una cuarta parte de lo que cuesta llevar la red existe a buen estado de mantenimiento.

Los recursos de fuentes que tienen que ver con vehículos no necesariamente se destinan a mantenimiento vial, hacen parte de un conjunto con otras fuentes de la bolsa de ingresos que tiene el sector de movilidad y se distribuyen a diferentes usos.

El presupuesto específico vial del IDU y de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación es de \$343.000 millones de pesos, que es 17% de lo mínimo requerido anual y el 6% de la necesidad total, no se incluyen aquí los recursos de los fondos de desarrollo local para mantenimiento vial. El total de presupuesto ejecutado por el sector movilidad fue de 4.8 billones en el 2020 y según el tipo de ingreso se ve que es un sector subsidiado, porque los propietarios de vehículos no pagan lo suficientes impuestos para cubrir las necesidades anuales de mantenimiento de la malla vial, unido

Falta de planeación: Un problema sin solución

Localidad	2020		2021*	
	Programado	Ejecutado	Programado	Ejecutado
Usaquén	Presupuesto \$ 19.154.379.027	\$ 9.114.290.156	\$ 6.586.177.504	\$ 5.954.441.633
	Magnitud 36,26	37,21	23,12	12,32
Chapinero	Presupuesto \$ 4.035.697.785	\$ 2.885.627.752	\$ 2.735.884.200	\$ 1.615.455.548
	Magnitud 6,71	12,75	10,55	6,78

a la falta de planeación, lo cual ha sido constatado por la Contraloría Distrital, la cual evidenció deficiencias en la estructuración de los procesos en la etapa Precontractual, Contractual y Post Contractual. Solicita al delegado de la Contraloría informar por escrito en derecho de petición el estado de estos hallazgos fiscales, con efectos disciplinarios, tal como lo muestra la tabla. Pide a la administración explicar la diferencia presupuestal.

Preocupan las cifras de accidentalidad, según el observatorio de la agencia Nacional de seguridad, las víctimas fatales en siniestros viales han aumentado en un 38%. Pregunta a la administración cuantos recursos han sido invertidos a la fecha para intervención de la malla vial en todo sus componentes y cuál es la georreferenciación de los puntos intervenidos de la ciudad discriminado por localidades, teniendo en cuenta que el Estado enfrenta demandas por accidentes viales, por señalización o mal estado de las vías. Pregunta cuantas demandas se han interpuesto en contra del Distrito por este motivo, y de estas cuantas se han fallado a favor y en contra, en que cuantía.

Las *Ciclorutas en Bogotá* también se encuentran en malas condiciones. Bogotá es la ciudad de América Latina con más kilómetros de ciclorruta (dos décadas, superó los 500 Km de cicloinfraestructura, compuesta por rutas en andén, calzada, separador y pasos elevados y deprimidos), sin embargo, el uso y disfrute de estos espacios se ve mermado por problemas en la calidad y tipo de infraestructura, la seguridad personal y vial, y la falta de convivencia entre actores viales.

- En la pandemia el uso de la bicicleta como medio de transporte en Bogotá se incrementó considerablemente al pasar del 8% al 14%, según la encuesta #MiVozmiCiudad de Bogotá Cómo Vamos.
- Este aumento, ha hecho más visibles los conflictos por el espacio entre los diferentes actores viales: peatones, ciclistas, motociclistas, conductores de transporte público, de carga y privado.
- Como respuesta a la emergencia sanitaria y con el fin de descongestionar el transporte público se crearon 84 kilómetros de ciclovías temporales, de las cuales se implementaron 38 km como ciclorrutas permanentes y 46 km continúan en su condición de temporalidad.
- Bogotá cuenta con 634 kilómetros de ciclorrutas. Nada mal para una ciudad que fue catalogada como la más congestionada del mundo en 2020, con 133 horas perdidas al año por el tráfico, según la compañía estadounidense Inrix.


#### Situación actual

El uso de la bicicleta como modo preferente de transporte está en aumento "las vías ya no dan a basto".

- Cambió
- El número de ciclistas.
  - La velocidad a la que circulan.
  - La distancia de los recorridos.

"Las ciclorrutas han dejado de ser eficientes", señala Natalia Prieto, ciclista bogotana.

Se suma un contexto de inseguridad generalizado en la ciudad frente a ciclorrutas con poca iluminación o alejadas de zonas comerciales, residenciales y de la propia malla vial vehicular.

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	<b>PROCESOS GESTIÓN NORMATIVA - CONTROL POLÍTICO - ELECCIONES DE SERVIDORES PÚBLICOS DISTRITALES</b>	<b>CÓDIGO: GNV-CTP-ESP-FO-004</b>
	<b>ACTA SUCINTA</b>	<b>VERSIÓN: 07</b>
		<b>FECHA: 14 -Nov-2019</b>



Los biciusuarios insisten en que: *"la mayoría de kilómetros de ciclorruta que tiene la ciudad se diseñó en un espacio que es para el peatón"*, esto ha generado un conflicto permanente por el espacio entre ciclistas, peatones y vendedores ambulantes que suelen ubicar sus puestos de trabajo en el andén e incluso sobre el mismo carril dispuesto para las bicicletas.

Las intersecciones también son un riesgo para el ciclistas, pues los pone en un punto ciego para el conductor del vehículo que pretende girar y esto genera accidentalidad", De acuerdo con la Secretaría Distrital de Movilidad, durante 2020 fallecieron 390 personas en accidentes de tránsito, de las cuales 67 fueron ciclistas.

El mal estado de las ciclorutas es otro factor que desincentiva su uso: La Personería de Bogotá evidenció que el 49% de esta infraestructura se encuentra en deficiente estado. Las denuncias por hurtos crecen y son escasas las acciones para mejorar la seguridad de los ciclistas. El estado general de la red presenta serios problemas en las superficies, señalización, demarcación y continuidad, lo que genera una alta accidentalidad y desmotiva a los ciudadanos a hacer uso de la bicicleta. Pregunta por el estado de las investigaciones que ha adelantado el organismo de control sobre improvisación en la construcción de bicarriles, como el caso de la Calle 13 donde podría haber una falta disciplinaria, que ocasionó un posible detrimento patrimonial.



Esta obra inició su trámite luego que el (IDU) declarara urgencia manifiesta durante mayo de 2021, debido a la crisis sanitaria del covid-19. Importante que el IDU implemente el modelo matemático para priorizar los recursos disponibles de esta entidad para el mantenimiento de la malla vial, articulándolo con plan Distrital de movilidad y el plan de desarrollo vigente, mejorando el sistema de coordinación de competencias.


### **INTERVENCION MIEMBROS DE LA BANCADA CITANTE**

H.C. LUZ MARINA GORDILLO SALINAS. Manifiesta que este año son muchos los frentes de obra de gran magnitud y de mayor congestión vehicular. El nuevo Secretario de Movilidad asume una de las carteras más deficientes y con bajo nivel de credibilidad, el anterior secretario fue eficiente en contratación y deficiente en ejecución. En el 2021 comprometieron el 98% de los recursos de inversión, pero en giros apenas llegaron al 56%.

PROYECTO DE INVERSIÓN 7588: Giros del 65%, exigiendo a los bogotanos dejar su vehículo particular en casa, pero no dando ejemplo en la ejecución de los recursos para impulsar esta iniciativa.

PROYECTO DE INVERSIÓN 7853 "Implementación del sistema de transporte de bajas y cero emisiones para Bogotá" respecto a la meta de impulsar la bicicleta publica compartida no se hizo nada en el año 2020 y tampoco en el 2021. En esas dos vigencias tanto la ejecución física, como económica está en cero.

PROYECTO DE INVERSIÓN 7858: Giros del 57%. Los biciusuarios exponiendo sus vidas en las vías de la ciudad y más de 125.000 millones de pesos que están destinados para ellos están en los bancos.

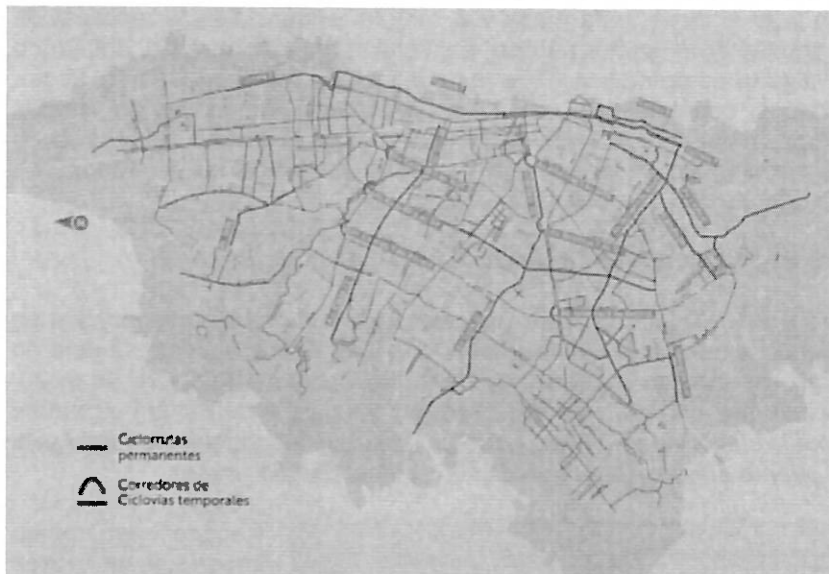
 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	<b>PROCESOS GESTIÓN NORMATIVA - CONTROL POLÍTICO - ELECCIONES DE SERVIDORES PÚBLICOS DISTRITALES</b>	<b>CÓDIGO: GNV-CTP-ESP-FO-004</b>
	<b>ACTA SUCINTA</b>	<b>VERSIÓN: 07</b>
		<b>FECHA: 14 -Nov-2019</b>

En cuanto a la malla vial, para esta vigencia la administración anunció inversión por más de 800 millones de pesos y esto ha generado gran expectativa en la ciudadanía, pero para los habitantes de los barrios es todo un viacrucis acudir a las alcaldías locales o la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial para solicitar el arreglo de sus vías. Inconcebible que a diciembre de 2021 el presupuesto de inversión directa solo se había girado en un 60%.

El director de la UAERMV declaró el año pasado que habían tapado 113.162 huecos especialmente en las localidades de Kennedy, Usaquén y Suba y que había una reducción del 90% de los recursos de los fondos de desarrollo local. Hoy se puede decir que la malla vial de la ciudad está incidiendo en la mala calidad de vida de los bogotanos y no se ven resultados por parte de esa unidad administrativa especial y mucho menos de los fondos de desarrollo local.

H.C. MARIA VICTORIA VARGAS SILVA. El marco normativo está dado por el artículo 82 de la Constitución Política, según el cual es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y el cual por su uso prevalece el interés general sobre el particular. En ese mismo sentido se pronuncia la Corte Constitucional - sentencia C-211 de 2017 y el Consejo de Estado, que alude a posible responsabilidad del Estado, por omisión en el mantenimiento rutinario y preventivo de la malla vial, cuando se presenta un accidente de tránsito.

Es muy preocupante que Bogotá D.C. sea la ciudad latinoamericana en donde más tiempo se gasta una persona en trancones, y la octava ciudad en el mundo con tráfico más denso, en promedio una persona puede durar hasta 51 minutos en tráfico.




Para 2021 el 52% de la malla vial no se encontraba en buen estado. El 47% de la malla rural se encuentra en mal estado, 42% en estado regular y apenas el 11% en buen estado. Para atender esta problemática se suscribió el convenio 1374 de 2021, para el mantenimiento de 35 kilómetros de malla vial arterial no troncal e intermedia de 8 corredores viales priorizados, por valor de \$18.078 millones, en un plazo de 13 meses, faltando 5 meses para hacer esa evaluación.

Según cifras de la Secretaría de Movilidad, para abril de 2020 Bogotá contaba con 550 kilómetros de ciclorutas y 45 kilómetros de ciclovías temporales, que fueron ampliadas a 80 kilómetros, dado que el uso de la bicicleta ha aumentado al ser un medio limpio de transporte y por el incremento de tarifas en el servicio público.

El problema de la malla vial no es solo de falta de presupuesto, existen otros factores a tener en cuenta como la ineficiencia administrativa, porque la ejecución de las localidades en 2020 fue baja con un cumplimiento del 41% y para 2021 en un 60%.



 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	<b>PROCESOS GESTIÓN NORMATIVA - CONTROL POLÍTICO - ELECCIONES DE SERVIDORES PÚBLICOS DISTRITALES</b>	<b>CÓDIGO: GNV-CTP-ESP-FO-004</b>
	<b>ACTA SUCINTA</b>	<b>VERSIÓN: 07</b>
		<b>FECHA: 14 -Nov-2019</b>

**CONCLUSIONES:** a- El mal estado de la malla vial puede conllevar tanto a mayor tráfico vehicular, como a accidentes. b - Se necesitan más intervenciones para mejorar la malla vial ante nuevas obras, hurto de tapas de alcantarillas y aumento de la demanda de ciclo-carriles. c- El gran reto de esta Administración es romper los problemas estructurales que aquejan desde hace más de 20 años, los problemas de múltiples instituciones ejecutando recursos, y los cuellos de botella de la contratación.

**H.C. VENUS ALBEIRO SILVA GÓMEZ.** La malla vial es un tema recurrente y la prioridad de toda Administración debe ser tapar huecos, no es un capricho, porque el carro es una necesidad. La anterior presentó un informe de 50% de vías en buen estado, 34% en regular y 16% en malo. Por su parte, la UAEMRV reportó el año pasado que habían ejecutado el 94% de los recursos, pero a 1 de noviembre iban en el 74%, considerando que debe ser una acción permanente durante todo el año, no en el último mes, porque el estado de las vías afecta la vida de los ciudadanos. De los 4.000 huecos que reportaron los ciudadanos, solo el 8% fue reparado, si se les invita a participar es necesario tenerlos en cuenta. Las vías deben estar bien, respetando el derecho del ciudadano a elegir el medio por el cual se quiere desplazar, más que guerra al vehículo particular, se debe crear infraestructura y mantener en buen estado las vías. Qué materiales están usando porque las arregladas se están deteriorando.

**H.C. ALVARO ACEVEDO LEGUIZAMÓN.** La pandemia ha puesto contra las cuerdas el normal desarrollo que traía la ciudad de Bogotá, en cuanto a la recuperación, reconstrucción, rehabilitación y construcción de la malla vial. En los encuentros participativos en las veinte localidades no se le apostó al cemento, sino a la crisis alimentaria, de tal manera que la mayor parte de presupuestos tomaron ese rumbo dejando de lado el tema de la malla vial. Hoy la tendencia es la reactivación económica y la generación de empleo en el sector público, especialmente en las obras, deseando saber si a fecha de hoy existe alguna coordinación entre las políticas de las entidades del sector central y los fondos de desarrollo local, como opera el sistema de información frente a las inquietudes ciudadanas. Respecto a los huecos se ve alguna solución, pero la idea es que no se centre solo en lugares visibles. Propone a la administración lanzar una campaña para que las personas con recursos, financien la tapada de huecos con que colindan.

### INTERVENCION DE VOCEROS BANCADAS NO CITANTES


**H.C. JULIAN DAVID RODRÍGUEZ SASTOQUE.** Vocero Alianza Verde. Enfoca su presentación en ¡*Un vistazo a la ruralidad!* aludiendo a que en el plan de desarrollo y en el presupuesto se dejaron recursos para la malla vial rural. Así mismo, recuerda que en otro debate en octubre de 2020, denunció 2 casos sin resolver a la fecha, uno en la vereda el verjón – localidad de Santa Fe (*punte que por las lluvias se cayó y conecta con la vía principal*) y otro en la vereda mochuelo alto y pasquilla – Localidad de Ciudad Bolívar (*punte antiguo que conecta con la localidad de Usme*)

Localidad		2020		2021*	
		Programado	Ejecutado	Programado	Ejecutado
Santa Fe	Presupuesto	\$ 1.207.665.413	\$ 844.618.915	\$ 865.194.149	\$ 541.001.204
Ciudad Bolívar	Presupuesto	\$ 8.345.203.625	\$ 2.117.379.627	\$ 3.774.836.814	\$ 1.885.971.847

\*corte al 30 de junio  
Fuente: Sec. Movilidad

Reconoce el trabajo importante en el area urbana, pero la situación de la malla vial rural donde hay mas competencia de las alcaldías locales, es donde hay grandes falencias. Plata no es que no haya, todo se debe a falta de ejecucion



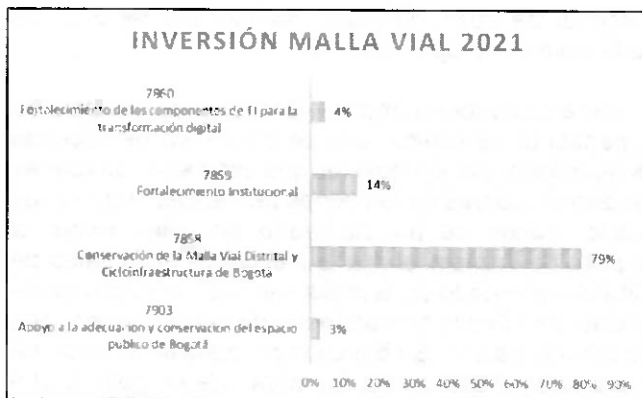
 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	<b>PROCESOS GESTIÓN NORMATIVA - CONTROL POLÍTICO - ELECCIONES DE SERVIDORES PÚBLICOS DISTRITALES</b>	<b>CÓDIGO: GNV-CTP-ESP-FO-004</b>
	<b>ACTA SUCINTA</b>	<b>VERSIÓN: 07</b>
		<b>FECHA: 14 -Nov-2019</b>

como se ve por ejemplo, la localidad de Santa Fe tenía un presupuesto de \$ 1.265 millones para 2020 ejecutaron \$ 844 como no ejecutaron, los castigan y dejan un presupuesto de \$ 865 millones en 2021, como solo ejecutaron \$ 541 millones vuelve y los castigan. Lo mismo en Ciudad Bolívar \$ 8.345 millones y solo ejecutaron \$ 2.117 ni siquiera el 30%, para 2021 aprueban \$3.764 millones y ejecutaron \$ 1.865 casi la mitad. Desea que la administración informe como articula con las demás entidades para poder hacer seguimiento a ese estancamiento en la ejecución. De octubre 2020 a septiembre de 2021, la malla vial empezó casi en todas las localidades.

**CONCLUSIONES:**

- Es urgente y necesario priorizar intervenciones en la malla rural.
- Articular actuaciones entre las diferentes localidades.
- Mejorar la ejecución presupuestal.

H.C. CELIO NIEVES HERRERA. Vocero Polo Democrático Alternativo. Siempre se ha dicho que existe un déficit para atender el arreglo del total de la malla vial, se decía que era entre 10 y 11 billones de pesos, en julio de 2021 se dijo que es de 5.4 billones y en septiembre de 2021 se señaló otra cifra (7.0 billones)



El 79% de los recursos apropiados son para conservación de la malla vial distrital y ciclo infraestructura de Bogotá.

Reconoce avances en la intervención de la malla vial local, mostrando como ejemplo la UPZ-46 Castilla, pero se requiere que sea más recurrente en todas las localidades.

Por derecho de petición verbal plantea algunos interrogantes a la administración.

Fuente. Elaboración propia- Datos PREDIS-SDH

**Proyecto 7858**  
**Conservación de la malla vial y cicloinfraestructura**



**Avances 2021**

**380.80 km-carril** de malla vial local e intermedia  
**19.54 km- carril** de malla vial arterial  
**7,18 km- carril** de malla vial rural para un  
**407.52 km carril** intervenidos en total  
**283.349 huecos** tapados

**Retrasos 2021**

Los segmentos no culminados quedaron en ejecución para entrega durante el primer trimestre de 2022.

¿ Cuáles fueron los segmentos no culminados por localidad y cuáles son las fechas previstas de entrega?


Fuente: Elaboración propia. Datos previos a octubre 2020 y 2021

¿Cuál es el costo real para intervenir la malla vial local de Bogotá?

¿Cuál es la metodología para priorizar la malla vial local?

Estrategia "Tú eres el corazón de la nueva movilidad":

Muestra imagen con las dificultades que tienen los estudiantes para el ingreso al Colegio Gustavo Rojas Pinilla –Localidad de Kennedy, destacando la importancia de priorizar al peatón. Cita el caso que se denomina la vuelta al mundo, que es la adecuación de la carrera 86 entre calles 86 y 88 Sur de Bosa San Bernardino, donde al lado está el río Tunjuelo.

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	<b>PROCESOS GESTIÓN NORMATIVA - CONTROL POLÍTICO - ELECCIONES DE SERVIDORES PÚBLICOS DISTRITALES</b>	<b>CÓDIGO: GNV-CTP-ESP-FO-004</b>
	<b>ACTA SUCINTA</b>	<b>VERSIÓN: 07</b>
		<b>FECHA: 14 -Nov-2019</b>

H.C. DIANA MARCELA DIAGO GUAQUETA. Centro Democrático. Es una deuda histórica la malla vial en los barrios, sin embargo le preocupa el lenguaje de esta administración, por cuanto los ciudadanos sienten que la alcaldesa está en contra de los vehículos particulares, y muchos se ayudan económicamente con ellos, necesitando lo básico que son vías de calidad, más aún cuando pagan cumplidamente impuestos. Recalca que los ciudadanos no saben a qué entidad acudir y los remiten por competencia de un lado a otro. Se requiere un canal efectivo de comunicación institucional. Pregunta a la administración sobre la sinergia existente, si conocen el nivel de accidentalidad en la ciudad por el deterioro de la malla vial, o por robos de alcantarillas, ¿cuál es la calidad de la reparación de huecos dentro del plan de choque?, ¿cuál es la preparación de ese plan?, si este plan se acaba en enero, ¿qué se va a hacer en adelante? Las ciclorutas y las calzadas también están llenas de huecos, entonces ¿dónde queda la seguridad vial? Usme, Tunjuelito y Candelaria están por debajo del 1% de ejecución presupuestal ¿que van hacer al respecto?

#### TAREAS:


- Hacer algo para que la ciudadanía tenga una sola entidad donde atiendan su solicitud.
- En el arreglo de vías se necesita coordinación y articulación con las rutas de Transmilenio.
- La Secretaria de Movilidad recibió a agosto de 2021, \$71.620 millones por recaudo de comparendos, ¿será que ese dinero no le sirve para tapar huecos?

H.C. HEIDY LORENA SÁNCHEZ BARRETO. Vocera Colombia Humana – UP. Cuando se habla de estado de las vías y andenes, no solo se puede pensar en vehículos, sino dentro de una democracia incluyente en los ciudadanos en situación de discapacidad, por ejemplo los que usan sillas de ruedas y las madres con coches, también el caso de los alimentadores en las zonas periféricas. Alude a las mesas de trabajo en las cuales ha participado, donde se ha planteado en quien recae la responsabilidad por el daño de las viviendas al paso de Transmilenio y la afectación en la salud de los trabajadores vinculados a los operadores. Cita el mal estado de la malla vial rural, principalmente en Sumapaz que alcanza un 89%, también el efecto del tránsito de transporte de carga pesada, que amerita una intervención integral por parte de la administración. Su bancada propone la creación de un *Observatorio de Seguimiento y Auditoría para la contratación de las obras de la Malla Vial y Andenes*. Solicita al IDU enviar un informe de los contratos con la firma CONCRETO y con CENTROS POBLADOS.

#### INTERVENCION DE CONCEJALES INSCRITOS

H.C. MARIA FERNANDA ROJAS MANTILLA. Se centra en la inversión de la ciclo infraestructura de la ciudad, solicitando al secretario de movilidad actualizar las cifras de 2021. Presenta un cuadro sobre compromisos presupuestales para mantenimiento (*destaca que para el 2020 fueron \$494 millones, después de 2 años de cero pesos, en el 2017 fueron \$97 millones y un hito de 45.752 millones en el año 2014*) señala que los proyectos nuevos se han rezagado por el mantenimiento, también una tabla con información hasta agosto de 2021, que solicita actualizar y lo alerta sobre una baja ejecución física en un proyecto de conservación (3.70% de avance). Pregunta al Director de la UMV si están bien interpretadas las cifras y si en otras entidades hay recursos adicionales a los \$ 25.000 millones para mantenimiento de ciclorutas, destaca a la buena intervención de la calle 13. Los ciclo carriles son invadidos debiendo tomarse medidas, como cámaras salva vidas, repintar la señalización horizontal, una jornada sorpresa para revisar quien esta pisando las zonas que son par los ciclistas. Finaliza preguntando si los 744.017 millones son todo el dinero invertido en mantenimiento de malla vial en la ciudad, en 2021 o solo vías locales a través de los fondos de desarrollo local.

H.C. ANDRÉS DARIO ONZAGA NIÑO. En cuanto a la malla vial local recuerda que se llamó la atención de los planes de desarrollo local, donde se carecía de inversión para el tema (apenas el 3%

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	<b>PROCESOS GESTIÓN NORMATIVA - CONTROL POLÍTICO - ELECCIONES DE SERVIDORES PÚBLICOS DISTRITALES</b>	<b>CÓDIGO: GNV-CTP-ESP-FO-004</b>
	<b>ACTA SUCINTA</b>	<b>VERSIÓN: 07</b>
		<b>FECHA: 14 -Nov-2019</b>

o 4%) En el presupuesto 2021 se incrementaba en un 21% la asignación de recursos para malla vial, sin tener en cuenta los recursos por rescate social, retomando el proyecto 7858. En inversión directa la UMV tuvo un incremento cercano al 12% comparado con el 2021, donde el 72% está destinado específicamente para este proyecto. Preguntas que formula: ¿Cuál fue el porcentaje de ejecución de estos recursos a 2021?, ¿Cuáles los compromisos adquiridos a 31 de diciembre de 2021?, ¿Cuál es el balance dentro del plan de choque adoptado por la Administración para el mejoramiento de la malla vial?, ¿Cuál ha sido el impacto del proyecto 7907 "Centro de Orientación a Víctimas por siniestros viales", ¿Cuáles metas se contemplan para 2022 y ¿Qué características se observan para categorizar esas víctimas? Se ve un balance positivo en el 2021, en cuanto a los huecos que podía informar la ciudadanía en sus territorios. En un informe se anuncian \$ 826.000 millones destinados a la malla vial. ¿Cuál será el presupuesto por Fondo de Desarrollo Local y cuál el alcance de metas para esta vigencia? Revisados los POAI locales se ve esfuerzo fuerte para esta vigencia y continuarán con el seguimiento desde la Comisión Accidental para el tema. Accesibilidad de la malla vial local, aplicando los principios fijados por el IDU, tales como el *uso equitativo, uso sencillo intuitivo, señalización, información perceptible, tolerancia al error, esfuerzo físico reducido y tamaño del espacio para usar.*

H.C. MARTÍN RIVERA ALZATE. Plantea la relación entre *la ciclo infraestructura y la seguridad*: muestra mapa con los corredores y los porcentaje de viajes y otro mapa con el registro de hurtos de bicicletas año 2021, que revelan rutas críticas como las Américas y la autopista sur. En otro mapa está un acercamiento a las localidades de Suba y Engativá, la calle 80 y las intercepciones de puentes peatonales y vehiculares, donde se ve la relación entre estructuras de puentes y hurto a bicicletas. En otro mapa se observa la relación entre iluminación y percepción de seguridad en la ciclo infraestructura, que al hacer una evaluación de seguridad nocturna para las mujeres de Bogotá D.C. – 2019, alcanza el 25% de viajes. Cita un ejemplo como el del corredor de la carrera 7° donde la iluminación está en los costados oriental y occidental, no en la calzada. Termina con la importancia de entender los viajes de bicicleta no solo en Bogotá, sino su relación con la región metropolitana, es así como según una encuesta de movilidad año 2019 (antes de la pandemia), se realizaban 26.689 viajes en Bici hacia Bogotá, siendo el corredor Soacha - Bogotá el de mayor número de viajes, sin olvidar su relación con la productividad en la ciudad.

**El Presidente suspende el debate para continuarlo el 3 de febrero de 2022** y ordena continuar con el siguiente punto del orden del día.

## 5. COMUNICACIONES Y VARIOS

La Secretaria informa que no existen comunicaciones radicadas.

El Presidente levanta la sesión.

La Secretaria indica que siendo las 12:25 p.m. del día 27 de enero de 2022, se levanta la sesión la Comisión Tercera Permanente de Hacienda y Crédito Público, donde se suspendió el debate de la Proposición 434 de 2021.

LIBARDO ASPRILLA LARA  
Presidente

ILBA YOHANNA CARDENAS PEÑA  
Subsecretaria de Despacho (E)

Elaboro y Aprobó: Ilba Yohanna Cárdenas Peña, Subsecretaria de Despacho (e)

Main body of faint, illegible text, possibly a list or a series of entries.

A small, dark mark or signature at the bottom left of the page.

Faint text at the bottom right of the page, possibly a page number or a reference.