



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

**ACTA DE CONSEJO DE GOBIERNO DISTRITAL
ACTA N° 34**

FECHA: 15 DE JUNIO DE 2022

HORA: 02: 35 P.M.

LUGAR: VIRTUAL

INTEGRANTES DE LA INSTANCIA:

Nombre	Cargo	Entidad	Asiste		Observaciones
			Sí	No	
Claudia Nayibe López Hernández	Alcaldesa Mayor	Alcaldía Mayor de Bogotá	X		
Anderson David Sanabria Sierra	Secretario Privado y Jefe de Gabinete	Alcaldía Mayor de Bogotá	X		
María Clemencia Pérez Uribe	Secretaria General	Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá	X		
Felipe Jiménez Ángel	Secretario Distrital de Gobierno	Secretaría Distrital de Gobierno	X		
Anibal Fernández de Soto	Secretario Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia	Secretaría Distrital de Seguridad, convivencia y Justicia	X		
Juan Mauricio Ramírez Cortés	Secretario Distrital de Hacienda	Secretaría Distrital de Hacienda	X		
María Mercedes Jaramillo	Secretaria Distrital de Planeación	Secretaría Distrital de Planeación	X		
William Mendieta Montealegre	Secretario Jurídico Distrital	Secretaría Jurídica	X		
Alfredo Bateman Serrano	Secretaria Distrital de Desarrollo Económico	Secretaría Distrital de Desarrollo Económico	X		
Edna Cristina Bonilla Seba	Secretaria de Educación	Secretaría de Educación Distrital	X		
Alejandro Gómez López	Secretario Distrital de Salud	Secretaría Distrital de Salud	X		
Margarita Barraquer Sorduis	Secretario Distrital de Integración Social	Secretaría Distrital de Integración Social	X		



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Nombre	Cargo	Entidad	Asiste		Observaciones
			Sí	No	
Nicolás Montero Domínguez	Secretario Distrital de Cultura, Recreación y Deporte	Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte	X		
Nicolás Correal	Secretario Distrital de Movilidad (e)	Secretaría Distrital de Movilidad	X		
Nadya Rangel	Secretaria Distrital de Hábitat	Secretaría Distrital de hábitat	X		
Diana Rodríguez Franco	Secretaria de la Mujer	Secretaría Distrital de la mujer	X		
Cristian Carabaly	Secretario Distrital de Ambiente (e)	Secretaría Distrital de Ambiente	X		

SECRETARÍA TÉCNICA:

Nombre	Cargo	Entidad
Anderson David Sanabria Sierra	Secretario Privado (e)	Alcaldía Mayor de Bogotá

OTROS ASISTENTES A LA SESIÓN:

Nombre	Cargo	Entidad
Eloisa Maria Cardona Alvarado	Asesora	Secretaría General – Secretaría Privada
Juan Sebastián Ramírez	Asesor	Secretaría General – Secretaría Privada
Marilyn López Forero	Asesora de comunicaciones	Consejería de Comunicaciones
Diego Sanchez	Director	IDU
Julieth Rojas	Jefe oficina Asesora de Planeación	Secretaría de Movilidad

Instalación de la sesión

Siendo las 02:35 p.m. del 15 de junio de 2022 se da inicio al Consejo de Gobierno de manera virtual, donde la Alcaldesa Mayor de Bogotá quien preside la sesión. El Jefe de Gabinete y Secretario Privado E comprueba la asistencia de todos los Secretarios del Gabinete Distrital; y presenta el siguiente orden del día:



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Orden del día

1. Palabras de la alcaldesa.

2. Verificación del quorum

3. Solicitud de declaratoria de Importancia Estratégica para el trámite de vigencias futuras ordinarias que superan el periodo de gobierno, de los siguientes proyectos:

- Declaratoria de importancia estratégica del proyecto Línea 2 del Metro de Bogotá
- Declaratoria de importancia estratégica del proyecto "7251 Desarrollo y gestión de la infraestructura del SITP" en su componente "Troncal Calle 13".
- Declaratoria de importancia estratégica CABLE SC / CAMM / CORABASTOS

Desarrollo de la sesión

1. Palabras de la alcaldesa.

La alcaldesa inicia la sesión con unas palabras de bienvenida.

2. Verificación del quorum

El secretario privado (e) verifica que todos los miembros del Consejo de Gobierno están presentes y se tiene el quorum suficiente.

3. Solicitudes de declaratoria de Importancia Estratégica para el trámite de vigencias futuras ordinarias que superan el periodo de gobierno

3.1 Solicitud Consejo de Gobierno para declaratoria de importancia estratégica del proyecto Metro Línea 2

La Empresa Metro de Bogotá inicia presentando al Consejo de Gobierno en pleno el proyecto de la Segunda Línea del metro de la siguiente manera:



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

PROYECTO DE INVERSIÓN

La expansión de la red de Metro contempla la realización de proyectos liderados por la EMB o proyectos férreos regionales, los cuales quedaron plasmados en el mencionado Acuerdo No. 761 de 2020 dentro del “Propósito 4: Hacer de Bogotá Región un modelo de movilidad, creatividad y productividad incluyente y sostenible”, donde se planteó el Programa General – Red de Metros con las siguientes metas:

- Alcanzar el 100% del proceso de contratación para la expansión de la PLMB-Fase 2,

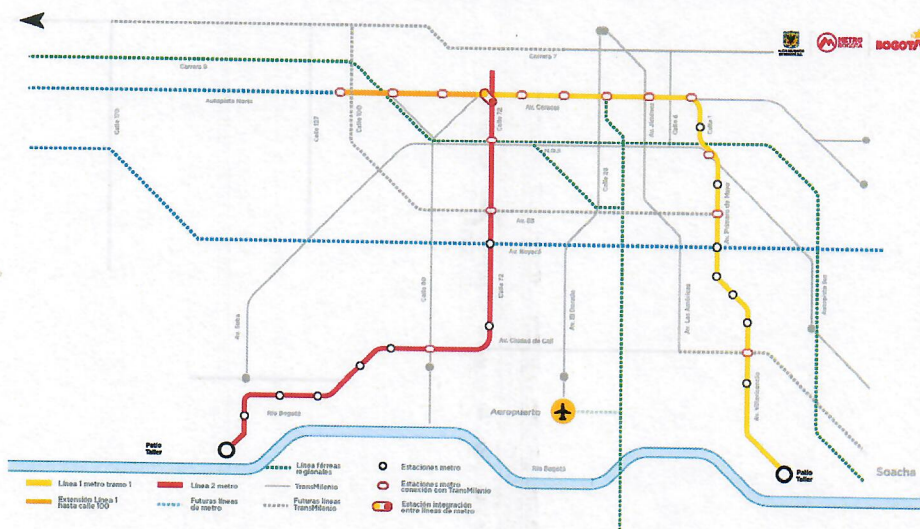
Tabla 1. Ficha Proyecto Línea 2 del Metro de Bogotá

Plan Distrital de Desarrollo:	Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI
Propósito	04 - Hacer de Bogotá Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible
Programa	50 - Red de Metros
Meta PDD	400 - Alcanzar el 100% del proceso de contratación para la expansión de la PLMB-Fase 2
Proyecto Entidad	7520 - Desarrollo, identificación, planeación, estructuración y adjudicación de la fase 2 de la PLMB.

IDENTIFICACIÓN DEL PROYECTO

La Línea 2 del Metro de Bogotá se ha considerado como una línea de metro pesado con un trazado principalmente subterráneo que recorre las localidades de Barrios Unidos, Engativá y Suba.

Figura 1. Trazado Línea 2 del Metro de Bogotá



Fuente: EMB

A lo largo del trazado se construirán 11 estaciones, diez de ellas bajo tierra, las primeras cinco ubicadas sobre la calle 72 con carrera 11, NQS, avenida 68, avenida Boyacá y avenida Ciudad de Cali; luego irán tres estaciones más sobre la avenida Cali con calle 80,



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

calle 90 y carrera 93; las estaciones 9 y 10 estarán en la antigua reserva de la ALO Norte, con las calles 130a y 143a y la número 11, la única elevada de este tramo, en la avenida Suba con carrera 145A.

Desde esta última estación hasta Chapinero los ciudadanos tardarán 22 minutos en su recorrido y 44 minutos hasta el centro histórico, lo que significará una disminución de un 42% en los tiempos de viaje de los habitantes de esta localidad y, por ende, una evidente mejora en su calidad de vida dejando más tiempo para la familia y menos tiempo para el tráfico. Con esta nueva línea, la ciudad contará con cerca de 40 km de red de metro pesado y un total de 27 estaciones que adicionalmente se integrarán con el corredor férreo del norte y con cinco corredores verdes alimentadores del sistema TransMilenio. Este proyecto ha sido conceptualizado para ofrecer nuevas alternativas de transporte especialmente a los habitantes de las localidades de Suba y Engativá que se movilizan hacia el centro de la ciudad.

IDENTIFICACIÓN DE LA POBLACIÓN AFECTADA

El proyecto impactará a toda la ciudadanía en general. La población objetivo son los usuarios del transporte público en Bogotá y los usuarios de la vía.

GRUPO ETAREO	GENERO		LOCALIZACION GEOGRAFICA		GRUPO ETNICO							CONDICION		SUBTOTALES	
	MUJERES	HOMBRES	RURAL	URBANO	INDIGENA	AFROS	NEGRITUD ES	RAIZAL	ROM	PALENQUERA	OTROS	SRP	MOVILIDAD REDUCIDA		
0 - 5 AÑOS	30.790	46.592	0	77.382	0	0	0	0	0	0	0	77.382	0	77.382	
6 - 13 AÑOS	62.113	66.532	0	128.646	0	0	0	0	0	0	0	128.646	0	128.646	
14 - 28 AÑOS	162.261	174.001	0	336.263	780	6.801	0	0	705	0	0	327.976	1.585	336.263	
29 - 59 AÑOS	339.395	264.203	0	603.598	4.367	13.072	0	622	0	0	0	585.537	8.757	603.598	
60 En adelante	152.241	111.886	0	264.127	1.356	3.328	0	424	241	0	0	258.778	3.692	264.127	
TOTAL DE POBLACION OBJETIVO DE LA INTERVENCIÓN	746.801	663.214	0	1.410.015	6.503	23.201	0	1.047	946	0	0	1.378.319	0	14.034	1.410.015

* La población reportada corresponde a la población de las localidades Suba, Engativá, Barrios Unidos y Chapinero que se encuentra en un área de influencia de 1000 metros a lado y lado del trazado de la línea.

DIAGNÓSTICO DEL PROBLEMA O SITUACIÓN A RESOLVER A TRAVÉS DEL PROYECTO

La movilidad en Bogotá presenta **altos niveles de congestión** vehicular especialmente en los accesos urbanos y en partes de la red de transporte público, mala calidad del aire ocasionada en gran parte por la **contaminación** emitida por fuentes móviles y **dificultades en materia de seguridad vial y siniestralidad**. La demanda de transporte masivo experimentó una tasa de crecimiento del 3,7% entre el 2018 y 2019, alcanzando en 2019 un total de cerca de 347 millones de viajes durante el primer semestre de 2019. Entre 2015 y 2019, **la demanda diaria creció 340.000 viajes (17%) sin haberse acompañado de una ampliación constante del sistema**.

Las proyecciones de demanda del sistema evidencian que **de no hacer nada** y mantener la red de transporte masivo de la ciudad como se encuentra hoy, **la saturación de la troncales Calle 80 y Suba** conduciría a niveles muy superiores a su capacidad, lo que conllevaría a desmejorar la calidad del servicio prestado a los usuarios y a empeorar la sostenibilidad financiera del sistema.

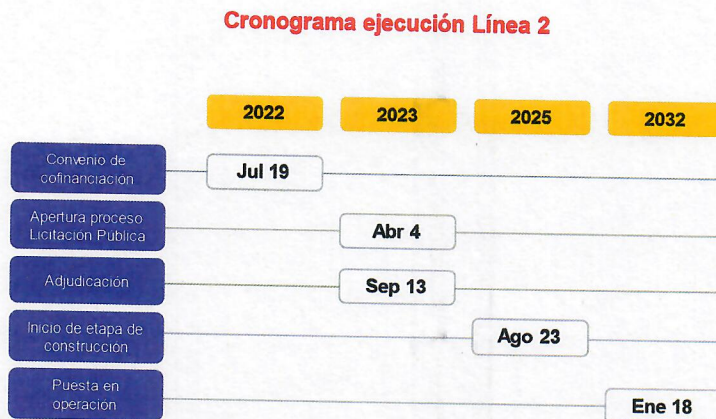


ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

FASES CON CRONOGRAMA Y COSTOS DE EJECUCIÓN DEL PROYECTO, INCLUYENDO SUS FUENTES DE FINANCIACIÓN

El cronograma de ejecución hasta la puesta en operación del proyecto (año 2032) sería el siguiente:

Figura 2. Cronograma ejecución Línea 2



COMPONENTE TÉCNICO

La línea 2 del Metro de Bogotá, en tramo subterráneo, tiene su punto de inicio en la calle 72 con carrera 10. Una vez cruza la avenida Caracas el trazado discurre por el costado norte de la calle 72, permitiendo la inserción de la Estación No. 1, que debe integrarse con la Estación 16 de la PLMB. Continúa por el costado norte hasta llegar a la carrera 28, en la que cambia al costado sur de la calle 72 para cruzar la Avenida NQS, lugar en el que se ubica la Estación No. 2. En seguida, la línea vuelve al costado norte de la calle 72 a la altura del río Salitre tomando la alineación de la calle 72A hasta cruzar la avenida carrera 68, en donde se ubica la Estación No. 3 sobre el costado noroccidental del cruce entre la calle 72 y la avenida carrera 68. Posteriormente, el corredor vuelve al costado sur de la calle 72 hasta cruzar la Av. Boyacá, en donde se ubica la Estación No. 4. Seguidamente continúa por el eje de la calle 72 y toma el costado norte, donde se ubica la Estación No. 5 en la calle 72 con carrera 80, para conectar con la avenida Ciudad de Cali, a través del costado nororiental de esta intersección.

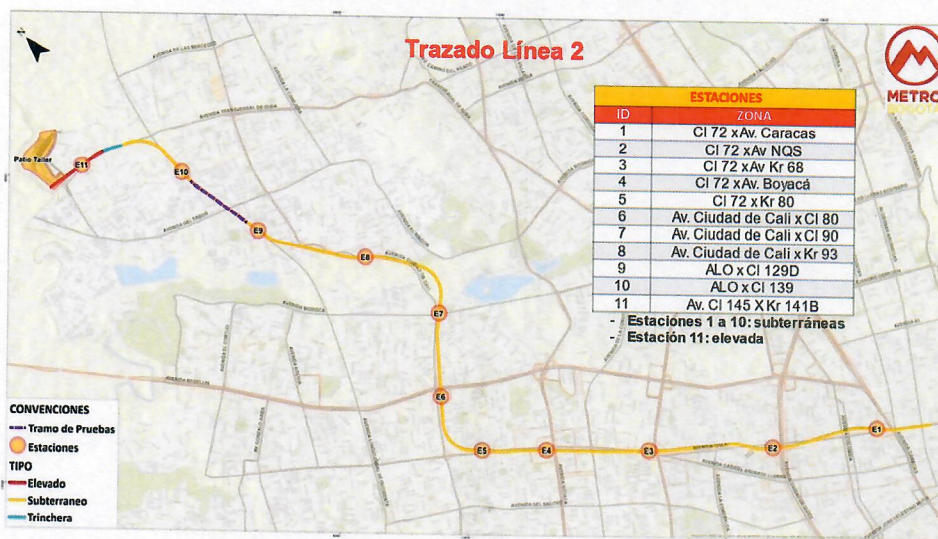
El trazado sigue por el costado oriental de la avenida Ciudad de Cali, en la que, antes de cruzar la calle 80 se ubica la Estación No. 6. Vuelve al centro del corredor de la avenida Ciudad de Cali en donde se ubica la Estación No. 7 en el cruce con la carrera 91 antes de cruzar el río Arzobispo. Una vez pasa el trazado realiza una curva a la izquierda por debajo del Club los Lagartos, conectando con el costado norte de la calle 127, en donde se ubica la Estación No. 8 a la altura la carrera 93. Posteriormente, el trazado toma al costado sur de



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

la calle 127 para pasar por debajo del brazo del humedal del Juan Amarillo y el barrio Corinto de Suba para conectar con el corredor de la Avenida Longitudinal de Occidente (ALO); toma la reserva de la ALO en dirección norte, donde se ubica la Estación No. 9 a la altura de la calle 129D. Continúa hacia el norte hasta la calle 139, donde se ubica la Estación No. 10. Sigue el trazado girando a la izquierda para tomar el corredor de la calle 145 en dirección occidente, donde se presenta la transición de tramo subterráneo a estructura elevada y la ubicación de la Estación No. 11 a la altura de la carrera 145. Finalmente, el trazado continúa por la calle 145 al occidente para conectar con el patio-taller de la línea, ubicado en el sector de Fontanar del Río.

Figura 3 Trazado Línea 2 del Metro de Bogotá



Fuente: Empresa Metro de Bogotá 2022

COMPONENTE ECONÓMICO Y FINANCIERO

En el desarrollo de la estructuración financiera se consideró un CAPEX de 13.701.668 MM COP del concesionario y 1.598.480 MM COP de la EMB. En ese sentido, el total del CAPEX del proyecto tendría a un valor de 15.300.148 MM COP en pesos del 2021 (usando una TRM plana de \$ 3.981,16 COP por dólar). Sin embargo, cuando al componente en moneda extranjera que está denominado en dólares se aplica una curva forward de la tasa de cambio de pesos a dólares hasta el momento en que se inicia la inversión, el monto del CAPEX por el uso de dicha curva asciende a 16.144.532 MM COP en pesos constantes del 2021, que corresponde al valor utilizado en el modelo financiero, de acuerdo con los estudios de factibilidad.

Tabla 2 Flujo de Inversión Estimado

Año	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Valor Anual	\$ 1.896.682	\$ 2.081.766	\$ 2.407.918	\$ 3.165.566	\$ 2.912.748	\$ 1.439.312	\$ 1.387.001	\$ 853.540



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Valor Acumulado	\$ 1.896.682	\$ 3.978.447	\$ 6.386.365	\$ 9.551.931	\$ 12.464.679	\$ 13.903.992	\$ 15.290.992	\$ 16.144.532
------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	---------------	---------------	---------------	---------------

Fuente: FDN 2022

Así las cosas, el proyecto asciende a un valor de 34,93 billones de pesos constantes de 2021; este costo incluye la financiación y la construcción de la infraestructura asociada al proyecto, así como el material rodante y los sistemas ferroviarios. Para poder llevar a cabo el proyecto y partiendo de los costos antes mencionados, se plantea una cofinanciación en el marco de la Ley 310 de 1996 en la cual la Nación aporta el 70% de los recursos y el Distrito el 30% restante. Así las cosas, el aporte total de la Nación es de \$24,45 billones de pesos y el del Distrito sería de \$10,48 billones, distribuido de acuerdo con el siguiente perfil de aportes:

Tabla 3 Perfil de Aportes

Valor del CAPEX COP \$16,1 bill. – USD \$4.000 Mill.

FECHA	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
DISTRITO	1,57	0,00	0,00	0,00	0,00	0,32	0,97	0,97	0,97	0,97	0,97	0,97	0,97	0,72	0,56	0,54	0,00
NACIÓN	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,81	0,91	0,91	0,91	0,91	0,96	0,96	0,96	0,96	0,96	1,15
TOTAL	1,57	0,00	0,00	0,00	0,00	0,32	1,78	1,87	1,87	1,87	1,87	1,92	1,92	1,68	1,52	1,50	1,15

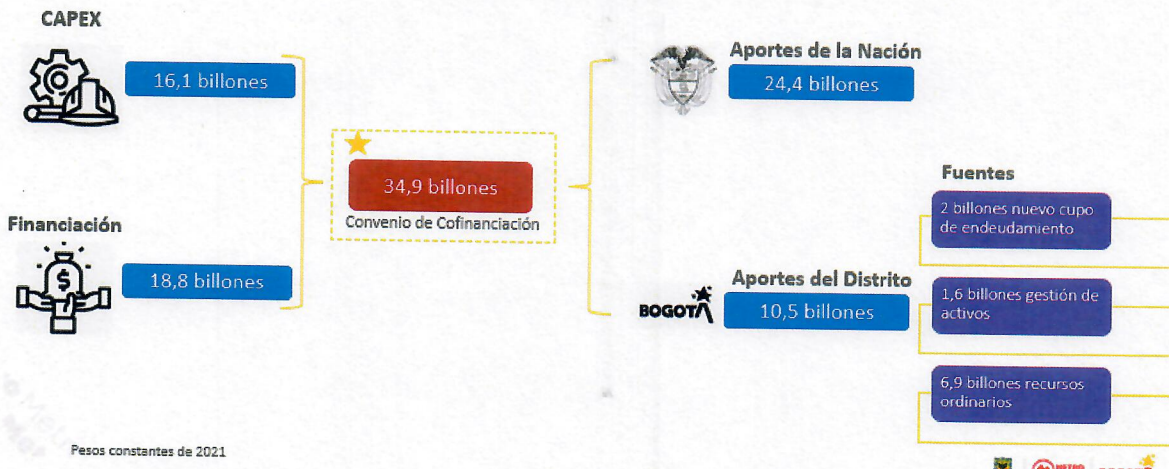
FECHA	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	Total
DISTRITO	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,48
NACIÓN	1,15	1,15	1,15	1,15	0,96	0,96	0,96	0,91	0,86	0,86	0,86	0,86	0,86	0,70	0,67	24,45
TOTAL	1,15	1,15	1,15	1,15	0,96	0,96	0,96	0,91	0,86	0,86	0,86	0,86	0,86	0,70	0,67	34,93

*Cifras expresadas en billones de pesos constantes del 2021.
Los valores se actualizarán a la fecha indicada por el convenio de cofinanciación.

Fuente: EMB 2022

Lo cual se resume en lo siguiente:

Figura 4 Perfil Aportes





ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Fuente: EMB 2022

COMPONENTE JURÍDICO

LA EMB COMO ENTE GESTOR

Desde un punto de vista del componente legal, se ha determinado la competencia de la EMB como ente gestor de la L2MB. La EMB es una sociedad por acciones del orden distrital, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y presupuestal, patrimonio propio y corresponde a una sociedad cuyo régimen jurídico corresponde al de las Empresas Industriales y Comerciales del Estado, vinculada a la Secretaría de Movilidad. La suficiencia de su competencia para actuar como ente gestor de la L2MB se deriva de lo establecido en su acto de creación, Acuerdo 642 de 2016, el cual fue recientemente modificado por el Acuerdo 761 de 2020, y ha determinado el objeto de la EMB de la siguiente forma: (...) *planeación, estructuración, construcción, operación, explotación y mantenimiento de las líneas férreas y de metro que hacen parte del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá, así como la adquisición, operación, explotación, mantenimiento, y administración del material rodante.*"

LA ESTRUCTURA DE LA TRANSACCIÓN Y LA LEY DEL CONTRATO

Dentro del punto de vista jurídico, una vez habiéndose definido la estructura de la transacción como un contrato que reúna los tres componentes del negocio de la L2MB (a saber, infraestructura y mantenimiento, provisión de material rodante y sistemas metro-ferroviarios, y la operación y mantenimiento), se ha entendido este proyecto con una característica de una participación de capital privado en infraestructura.

Así se han identificado dos avances normativos concretos respecto de la estructuración de la PLMB, que permiten que para la estructuración de la L2MB se considere no sólo la Ley 80 de 1993 en su artículo 32 como ley aplicable al contrato, sino también, alternativamente, la Ley 1502 de 2012 (Ley de Asociaciones Público-Privadas) como posible mecanismo para el desarrollo del Proyecto. Considerando estos avances normativos, en la actualidad, con relación de la L2MB, existe la posibilidad de que entidades de la naturaleza de la EMB puedan celebrar contratos APP regidos por la Ley de APP. Con fundamento a lo anterior, es dable concluir que, en cuanto al avance de la estructuración legal se ha identificado la posibilidad de que el contrato que rige la vinculación de capital privado al proyecto de la L2MB, es posible que el mismo se adelante bien por un contrato de concesión del artículo 32 de la Ley 80 de 1993 o bien por un mecanismo de Asociación Público-Privada de la Ley 1502 de 2012.



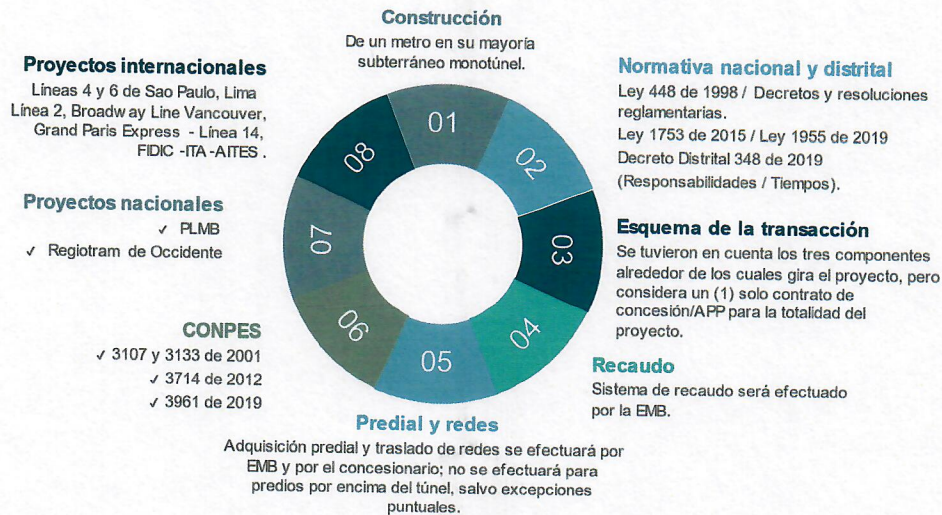
ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

IDENTIFICACIÓN DE POSIBLES RIESGOS Y AMENAZAS QUE PUEDAN AFECTAR LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO

El análisis de riesgos hace parte integral de las buenas prácticas de contratación pública y está enmarcada en las directrices de disciplina y prudencia fiscal. Es necesario señalar que, con ocasión de la asignación de riesgos en contratos estatales, como serían aquellos derivados de un eventual Contrato de Concesión para la L2MB,

Se encuentra como lineamiento de política pública los documentos CONPES 3107 “Política de manejo de riesgo contractual del Estado para procesos de participación público-privada en infraestructura”, CONPES 3133 “Modificaciones a la política de manejo de riesgo contractual del Estado para procesos de participación privada en infraestructura establecida en el documento CONPES 3107 de abril de 2001”, CONPES 3714 de 2011 “Del riesgo previsible en el marco de la política de contratación” y especialmente el CONPES 3961 de 2019 que plantea “Lineamientos de política de riesgo contractual del estado para proyectos de sistemas férreos de pasajeros cofinanciados por la Nación” y la “Metodología de valoración de obligaciones contingentes para proyectos de infraestructura” publicada por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público (“MHCP”).

Definición de riesgos



COMPONENTE AMBIENTAL Y SOCIAL

Se adelantó un Análisis Costo Beneficio (ACB) con el objetivo de validar que el proyecto genere un costo de oportunidad positivo (beneficios) para Bogotá, tanto a los usuarios directos del sistema como a los beneficiarios indirectos y demás habitantes de la ciudad. Se proyectan efectos en las emisiones evitadas de gases contaminantes por fuentes



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

móviles en la ciudad de Bogotá desde el 2032 con el proyecto en operación. La disminución de emisión de CO₂ se estima en más de 146.000 toneladas por año, en comparación con las emisiones de fuentes móviles en un escenario sin proyecto. Así mismo, se espera un efecto en la reducción de la mortalidad por enfermedades respiratorias asociada a emisiones de gases contaminantes locales en el ambiente. La reducción de emisiones de PM 2.5 se estima en más de 8,1 millones gramos por año para el área de Bogotá, obteniendo un promedio anual de 74 casos evitados, sobre la totalidad de casos de mortalidad generada por enfermedades respiratorias en un escenario sin proyecto.

La línea 2 del Metro de Bogotá será un proyecto de importancia estratégica para el distrito capital, por el impacto que significará sobre la movilidad de la ciudad. Esta línea de metro conectará la zona nororiental con la zona noroccidental de la ciudad, y los impactos a nivel socioeconómico que traerá se materializarán a nivel de la red de transporte de la ciudad, por lo cual se espera un mejoramiento de la calidad de vida para cerca de 2 millones y medio de habitantes en las localidades de Chapinero, Barrios Unidos, Engativá y Suba. El proyecto generará ahorros en los tiempos de desplazamiento en los diferentes modos de transporte.

Teniendo en cuenta lo previsto en el artículo 20 del decreto distrital 192 de 2021, el Secretario Privado (e) somete a votación de todos los secretarios de Despacho la aprobación de la **DECLARATORIA DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DEL PROYECTO DEL LÍNEA 2 DE METRO DE BOGOTÁ**, la cual es aprobada de manera unánime por los Secretarios de Despacho.

3.2 Solicitud Consejo de Gobierno para declaratoria de importancia estratégica del proyecto “7251 Desarrollo y gestión de la infraestructura del SITP” en su componente “Troncal Calle 13”.

Se somete a consideración del Consejo de Gobierno la declaratoria de importancia estratégica del proyecto “7251 Desarrollo y gestión de la infraestructura del SITP” en su componente “Troncal Calle 13”. A continuación, se resume la importancia del referido componente, sin perjuicio de la información completa contenida en la presentación anexa a la presente acta y de los documentos soporte radicados ante el Consejo de Gobierno por la Secretaría Distrital de Movilidad:

Identificación de la Troncal Calle 13

Con una longitud de 11,4 km inicia su recorrido en el sector de Puente Aranda en una intersección que cruza con importantes vías del Distrito, como lo son Av. Colón, Av. De las Américas, Av. Batallón Caldas y Av. De los Comuneros; continúa hacia el occidente cruzando las zonas industriales de Puente Aranda, cruza la Av. Congreso Eucarístico (troncal de la Av. 68), la Av. Constitución, la Av. Boyacá, la Av. Ciudad de Cali, Av. Fontibón, Av. Longitudinal de Occidente, Diagonal 17 y Av. TAM, donde termina con una estación



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Cabecera y el Patio-Taller contiguo al Río Bogotá, sector donde a futuro se desarrollará el CIM de la Calle 13.

Descripción detallada de la Troncal Calle 13

La estructuración presenta una sección transversal compuesta por dos calzadas con un separador central con anchos de 1,6 m a 7 m, el cual varía en caso de presentarse estaciones con ancho de 5,0 m o 7,0 m o retornos operacionales. Además, existen cinco o seis carriles por sentido distribuidos de la siguiente manera: uno o dos carriles de 3,5 m de ancho para BRT (depende de la presencia de estaciones en la zona), vía de tráfico mixto de cuatro carriles de 3,5 m de ancho para un ancho total de 14,00 m y se cuenta con un espacio público que varía entre 8,00 m y 11,0 m, incluyendo la ciclorruta. Finalmente, el ancho total de la sección transversal típica propuesta para la alternativa ronda entre 64,00 m y 75,70 m (en zonas con estación).



Fuente: IDU-1475-2017

Identificación de la población afectada

La población beneficiaria con la "Troncal Calle 13" está constituida por el número potencial de personas (ciudadanos en general de la ciudad de Bogotá), que se verían afectadas con su implementación:



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

GRUPO ETAREO (ENFOQUE GENERACIONAL)	GENERO		
	MUJERES	HOMBRES	TOTAL
0 - 5 AÑOS	530.907	470.805	1.001.712
6 - 13 AÑOS	627.436	556.406	1.183.842
14 - 28 AÑOS	1.013.551	898.809	1.912.360
29 - 59 AÑOS	2.171.894	1.926.019	4.097.913
60 En adelante	482.643	428.004	910.647
TOTAL	4.826.431	4.280.043	9.106.474

Fuente: SDP

Diagnóstico del problema o la situación a resolver

Para evitar que los modos de transporte sostenible continúen perdiendo participación, además de otras medidas, es necesario mejorar la cobertura, calidad y costo del servicio, favoreciendo más infraestructura dedicada para estos modos y facilitar la integración entre los mismos.

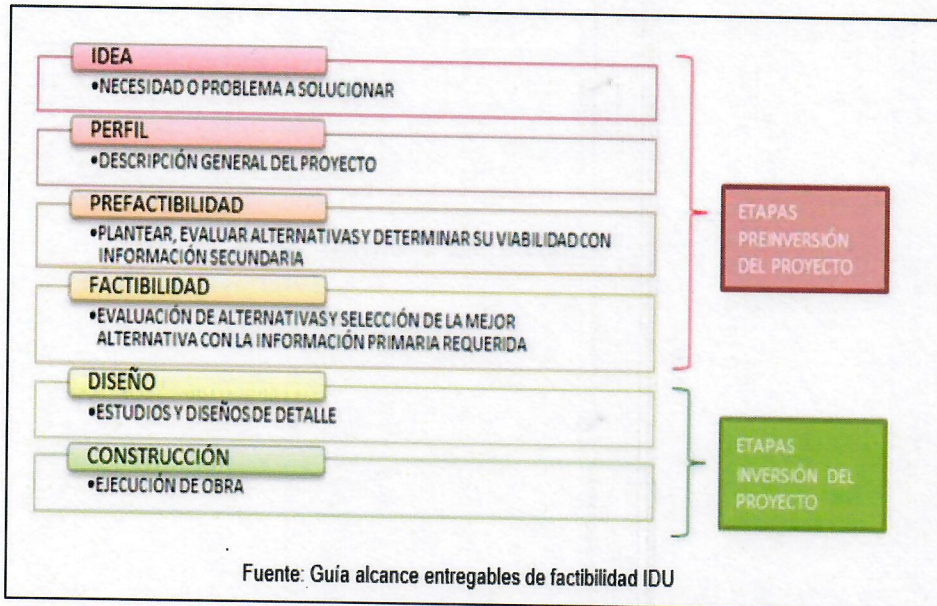
La "Troncal Calle 13" es una vía de integración regional que conecta occidente y oriente (zona centro) de la ciudad, que en la actualidad presenta problemas de congestión, reflejada en bajas velocidades, altas demoras para sus usuarios, contaminación, puntos críticos de accidentalidad y sin espacio público de calidad que dé seguridad y garantías para los modos no motorizados.

Fases, con cronograma y costos de ejecución, incluyendo sus fuentes de financiación

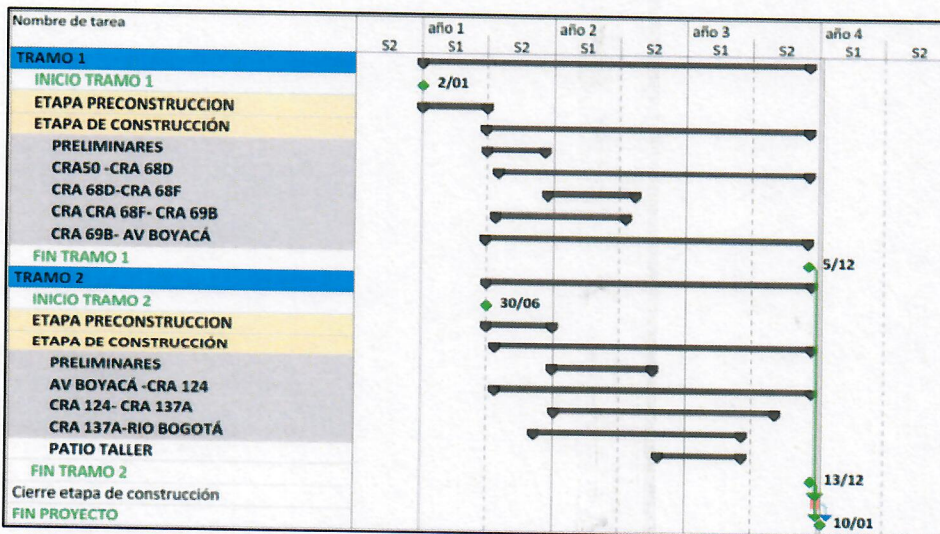
Las fases para la ejecución de la "Troncal Calle 13" son:



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



El cronograma de ejecución de la “Troncal Calle 13” es:



Fuente: Elaboración propia IDU 2022

Los costos para la “Troncal Calle 13” en un horizonte de aportes de la Nación de 10 años (\$ de 2021) son:



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Escenario	Horizonte 10 años de aporte Nación
Costos Proyecto:	\$ 4.974.691.202.136
Obra	\$ 2.243.148.441.882
Predios	\$ 1.151.591.600.042
Costo Financiero	\$ 1.579.951.160.212
Aportes Distrito	\$ 1.492.407.360.641 – 30%
Periodo aportes Distrito	2022-2032 – 11 años
Aportes Nación	\$ 3.482.283.841.495 – 70%
Periodo Aportes Nación	2024-2033 – 10 años
Base Costo Financiero	Costo financiero: 11%

Fuente: IDU, 2022

Valoración técnica, económica, financiera, jurídica, ambiental y social de la “Troncal Calle 13”:

El desarrollo de la “Troncal Calle 13” más allá de representar un factor generador de actos de inseguridad debe ser concebido como la posibilidad de revertir la tendencia de inseguridad actual, no solo a nivel de percepción sino con indicadores reales, para lo cual es prioritario considerar a los diferentes actores involucrados, de tipo institucional y comunitario, en la participación activa para la formulación e implementación de acciones y medidas a ser implementadas en las etapas posteriores del Proyecto de infraestructura.

La “Troncal Calle 13” permitirá mejorar condiciones ambientales por cuanto se recuperarán espacios públicos destinados a usos no permitidos ni adecuados, como los parqueos de los vehículos de carga o la disposición inadecuada de residuos y escombros, además brindará condiciones en las que las personas se sientan seguras al transitar por andenes y zonas iluminadas, por vías aptas para bicicletas, lo que permitirá promover el uso de este sistema de transporte y disminuirá las condiciones de riesgo de accidentalidad y peligro para los biciusuarios, peatones y conductores.

La Troncal Calle 13 se encuentra ubicada en el sector occidental de la ciudad recorriéndola de oriente a occidente, atraviesa 3 localidades (Puente Aranda, Kennedy y Fontibón), 10 UPZ's y 43 Barrios. También, es un corredor logístico de gran importancia tanto para la ciudad de Bogotá como para el país, en la medida que mueve un alto porcentaje de la carga terrestre de la nación y es acceso para nodos comerciales y logísticos importantes, como la Zona Franca de Bogotá o la Zona Industrial de Puente Aranda.

Este corredor es fundamental para la región central colombiana, está ligado a la operación competitiva de la ciudad que busca consolidarse y fortalecerse a nivel económico, ya que conecta la zona oriental de la ciudad con la occidental y a su vez vincula los municipios de Mosquera, Funza y Madrid (conexión industrial y agrícola). En su recorrido se observan sectores con vocación industrial y comercial los cuales proveen materias primas para la mayoría de las industrias de la ciudad. Adicionalmente, es la vía por la cual ingresa un alto porcentaje de los alimentos de la población. De igual manera, este corredor facilita el ingreso y salida de una gran parte de fuerza de trabajo para la ciudad y sus territorios



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

vecinos, en esta vía se interceptan diferentes tipos de flujos vehiculares, lo que hace de éste, un corredor particular

Identificación de posibles riesgos y amenazas que puedan afectar la ejecución de la “Troncal Calle 13”

Se presenta la clasificación de riesgos del Conpes 3714 a saber: riesgos económicos, riesgos sociales o políticos, riesgos regulatorios, riesgos de la naturaleza, riesgos ambientales y riesgos tecnológicos.

Finalmente se aclara que este proyecto de inversión se encuentra debidamente inscrito, registrado, viabilizado y actualizado, tal y como consta en certificación expedida por la Secretaria Distrital de Planeación con radicado SDP 2-2022-73271. Así mismo manifiesta que el referido proyecto de inversión en su componente “Troncal Calle 13” cuenta con aval fiscal del Confis Distrital, tal y como consta en acta 10 de 2022.

Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto y lo previsto en el artículo 20 del decreto distrital 192 de 2021, el Secretario Privado (e) somete a votación de todos los secretarios de Despacho la aprobación de **DECLARATORIA DE LA IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DEL PROYECTO DE INVERSIÓN “7251 DESARROLLO Y GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DEL SITP” EN SU COMPONENTE “TRONCAL CALLE 13**, la cual es aprobada de manera unánime por los Secretarios de Despacho.

3.3 Declarar de importancia estratégica los proyectos de inversión: “7763 - Construcción de vías y cicloinfraestructura para la movilidad sostenible en Bogotá” en sus componentes “Cicloalameda Medio Milenio Tramo I y Corabastos” y “7782 - Infraestructura para el Sistema Integrado de Transporte Público Sostenible ” en su componente Cable Aéreo San Cristóbal y obras complementarias

El director del IDU presenta la solicitud ante el Consejo de Gobierno la declaratoria de importancia estratégica los proyectos de inversión: “7763 - Construcción de vías y cicloinfraestructura para la movilidad sostenible en Bogotá” en sus componentes “Cicloalameda Medio Milenio Tramo I y Corabastos” y “7782 - Infraestructura para el Sistema Integrado de Transporte Público Sostenible ” en su componente Cable Aéreo San Cristóbal y obras complementarias.

Inicia explicando cada uno de los proyectos así: Cable San Cristóbal, Cicloalameda Medio Milenio y María Paz corabastos.

Cable San Cristóbal

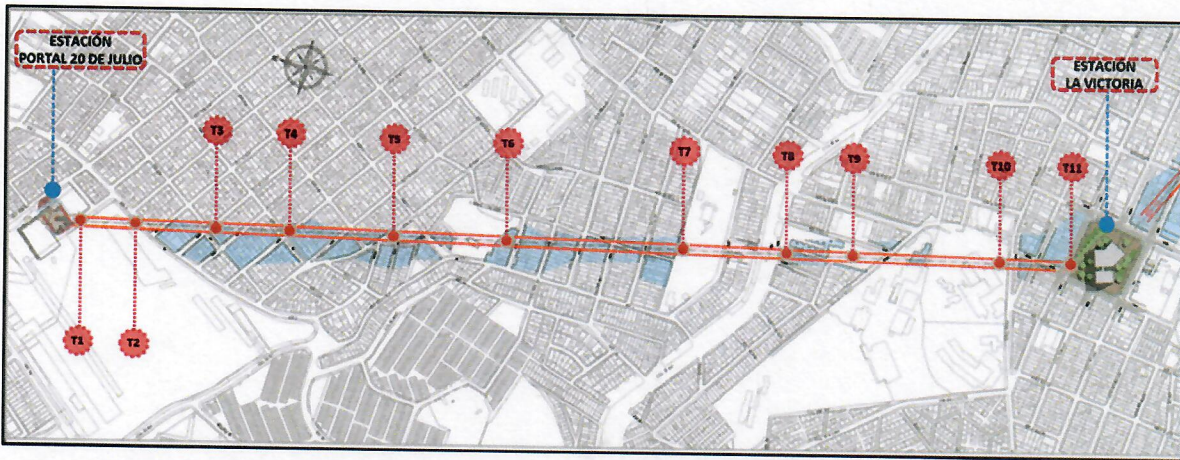
El proyecto inicia en el Portal 20 de Julio donde se proyecta la futura construcción de la estación de transferencia con el sistema Transmilenio, y continúa en sentido sur oriental hacia las laderas de los Cerros del Sur, específicamente los sectores La Victoria para la



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

localización de la estación intermedia y desde este punto se gira levemente hacia el costado oriental hasta el barrio Altamira punto donde se ubicará la estación retorno.

La longitud del cable será de 2.8 km, contará con 3 estaciones, una en el Portal 20 de Julio, que conecta directamente con el Sistema TransMilenio, otra a dos cuadras del Hospital de la Victoria y otra al lado del CAMI de Altamira. La capacidad del cable permitirá transportar hasta 4.000 pasajeros por hora por sentido. El recorrido desde Altamira hasta el Portal tardará alrededor de 10 minutos.



Objetivo del proyecto:

El Proyecto de cable aéreo en la localidad de San Cristóbal busca mejorar las condiciones de movilidad de los habitantes de estos importantes sectores, desarrollando sistemas de transporte con tecnologías menos contaminantes, el mejoramiento urbano de las zonas de influencia del cable, la calidad de vida de sus residentes y la integración a la troncal del sistema BRT (Transmilenio).

Identificación de la población afectada:

El trazado del corredor aéreo San Cristóbal, cruza las unidades de planeamiento zonal 34 Veinte de Julio, 32 San Blas y 50 La Gloria, todas pertenecientes a la localidad No 4 San Cristóbal.

A continuación, se presenta el número de habitantes por cada Unidad de Planeamiento Zonal-UPZ de la localidad proyectado al 2021 y el crecimiento poblacional en las mismas en contraste con las proyecciones de dos años anteriores, la cual será beneficiada con el Cable Aéreo San Cristóbal:

Proyección de población por UPZ (2019-2021). San Cristóbal.

No. de UPZ	UPZ	No. habitantes (2019)	No. habitantes (2020)	No. habitantes (2021)
32	San Blas	100.158	101.914	103.207
34	20 de Julio	79.273	79.921	80.363



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

No. de UPZ	UPZ	No. habitantes (2019)	No. habitantes (2020)	No. habitantes (2021)
50	La Gloria	94.512	95.420	96.020
Total, habitantes		273.943	277.255	279.590

Fuente: Secretaría Distrital de Planeación, 2018.

Situación a resolver a través del proyecto:

Una de las acciones más importantes para solucionar la problemática de movilidad en la ciudad de Bogotá D.C. es el fortalecimiento del Sistema Integrado de Transporte Público, mejorando la accesibilidad y conectividad de los sectores periféricos y rurales con las distintas centralidades de la ciudad; buscando una integración, no solo de los diferentes modos de transporte existentes y en planeación, sino además una integración a nivel urbano que garantice la continuidad, mejore los tiempos de desplazamiento, la seguridad del sistema, la sostenibilidad ambiental y la confiabilidad para la población de los barrios y localidades de la periferia de la Ciudad, y garantice el acceso a las poblaciones más vulnerables, de manera que se pueda constituir el transporte en un sistema de redes eficiente y equitativo.

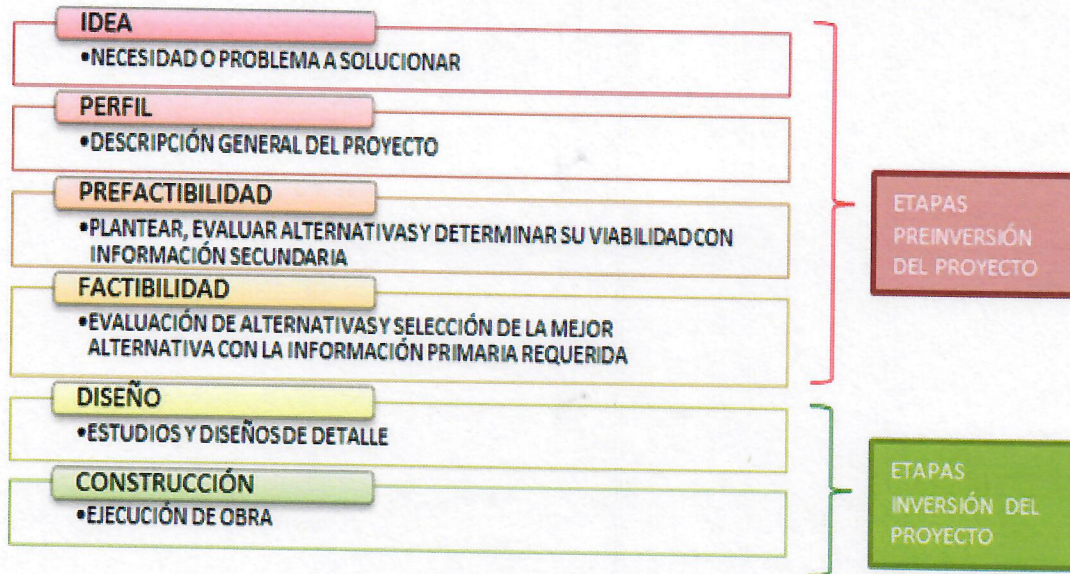
La localidad de San Cristóbal es una zona que por sus características orográficas dificulta la prestación de servicio de transporte público convencional. Por este motivo se está desarrollando el proyecto de construcción del sistema de transporte por cable que ofrece una tecnología eficiente, reduciendo considerablemente los tiempos de viaje de los usuarios de transporte público del sector y facilitando el acceso al servicio troncal, en particular para las comunidades más vulnerables.

Fases del Proyecto:

Se debe precisar que los proyectos de construcción de infraestructura vial y de transporte tienen un ciclo de vida. Es así, que la administración Distrital desarrolla el Plan Anual de Adquisiciones y apropia los recursos para desarrollar los diferentes proyectos a ejecutar durante la administración. El IDU basados en este programa y en los lineamientos establecidos por la Cámara Colombiana de Infraestructura en el documento "Una Política Pública: Maduración de Proyectos y Matriz de Riesgos", ejecuta dichos proyectos siguiendo las siguientes etapas:



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



Fuente: Guía alcance entregables de factibilidad IDU

Para el proyecto del cable San Cristóbal, ya se han adelantado los estudios de prefactibilidad, factibilidad y se encuentra en etapa de Estudios y Diseños mediante Contrato IDU-1630-2020, el cual tiene por objeto ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C., tiene como valor actual \$6.995.087.770 y fecha de terminación el 30 de junio de 2022, fecha a partir de la cual se dará inicio al proceso de contratación de las obras.

Costos y fuentes de financiación de ejecución del proyecto:

Para las obras, incluida su interventoría se prevé un presupuesto de \$293.503.000.000, cuya financiación se propone de la siguiente manera:

FUENTE	2022	2023	2024	TOTAL
Gestión de activos	58.113.711.656	145.577.000.000	14.423.000.000	218.113.711.656
Cupo			75.000.000.000	75.000.000.000
RB Ingresos Corrientes	389.288.344			389.288.344
Total Obra	58.503.000.000	145.577.000.000	89.423.000.000	293.503.000.000

Cicloalameda Medio Milenio Tramo I

La Cicloalameda Medio Milenio (CAMM), es un proyecto urbano integral que consiste en la consolidación de las redes de movilidad de los diferentes modos de transporte que busca



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

comunicar el sur con el norte de la ciudad en materia de transporte no motorizado, generando adicionalmente la oportunidad para el desarrollo de proyectos de renovación o reconfiguración urbana que se ajuste a las necesidades de sostenibilidad y mejoramiento del medio ambiente que requiere la ciudad.

La Cicloalameda está concebida como un corredor verde, dando prioridad a los modos de transporte sostenible (peatón y bicicleta), los cuales conectan la estructura ecológica principal, generando trayectos continuos, rápidos y coherentes. Este Corredor inclusivo conecta diferentes áreas socioeconómicas de manera segura, así mismo se establecerá junto con la renovación urbana del espacio público existente.

Objetivo del proyecto:

Su objetivo principal es articular los corredores de movilidad a través de redes peatonales y ciclo-infraestructura con el sistema de transporte masivo, el equipamiento y los nodos comerciales del territorio establecido.

Identificación de la población afectada:

El proyecto prevé el beneficio de la población de la ciudad de Bogotá en general, sin embargo, dada la puntualidad de la intervención, las densidades poblacionales y residenciales dentro del área de influencia corresponden a las dinámicas socioeconómicas de la zona del proyecto. El total de población directamente beneficiada y que se encuentra vinculada en el área de influencia es de 625.091 habitantes, de las siguientes localidades:

LOCALIDAD		UPZ	POBLACIÓN (Hab.)
Tunjuelito	42	Venecia	143.438
Rafael Uribe	39	Quiroga	76.965
Antonio Nariño	38	Restrepo	78.398
Los Mártires	37	Santa Isabel	45.583
	102	La Sabana	53.175
Teusaquillo	101	Teusaquillo	27.396
	100	Galerías	35.262
Barrios Unidos	98	Alcázares	84.246
	21	Los Andes	33.049
Suba	20	Alhambra	47.579
TOTAL			625.091

Situación a resolver a través del proyecto:

La zona de influencia del Proyecto Urbano "Ciclo-Alameda Medio Milenio", presenta ausencia de zonas con infraestructura exclusiva para ciclistas que evidencian un fuerte potencial de viajes en bicicleta, falta de conexión de la ciudad de sur a norte en materia de transporte no motorizado, en los diferentes corredores existentes; generando adicionalmente la necesidad de oportunidad para el desarrollo de renovación o reconfiguración urbana que se ajuste a las requerimientos de sostenibilidad y mejoramiento del medio ambiente que requiere la ciudad.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Estas condiciones sumadas al atraso en la construcción de infraestructura vial, genera la necesidad de complementar el sistema existente por medio de la construcción y complementación de nuevos corredores que suplan la demanda de pasajeros que actualmente colapsan el sistema de movilidad existente, así como implementar estrategias de mejoramiento y ampliación de la infraestructura vial por medio de la gestión de proyectos y recursos que complementen la red vial desactualizada de la ciudad.

Fases del Proyecto:

Por ser un proyecto a adelantar por el IDU maneja las mismas fases de maduración de proyectos, y para este caso, el proyecto se encuentra en etapa de Estudios y Diseños mediante Contrato IDU-1573-2020, el cual tiene por objeto ESTUDIOS Y DISEÑOS DE LA CICLO-ALAMEDA MEDIO MILENIO, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C., tiene como valor actual \$8.771.119.051 y prevé que la fecha de terminación el 11 de julio de 2022, momento en el cual se dará inicio al proceso de contratación de las obras y su interventoría.

Costos y fuentes de financiación de ejecución del proyecto:

El total del proyecto tiene un presupuesto estimado de \$248.000.000.000, de los cuales se propone la financiación con vigencias futuras de los años 2023 y 2024 para un primer tramo cuyo presupuesto asciende a \$100.000.000.000.

A continuación, se describen por fuente de financiación y vigencia los recursos requeridos para amparar el proceso de construcción e interventoría a la construcción, el cual se estima con un plazo de ejecución de 18 meses, contados a partir de la suscripción de inicio:

FUENTE	2022	2023	2024	total
RB Gestión de activos	15.000	34.697		49.697
Cupo		20.303	30.000	50.303
Total Fase 1	15.000	55.000	30.000	100.000

Corabastos

El proyecto plantea la construcción de infraestructura vial, con el fin de optimizar la red local en busca de la accesibilidad y conectividad, dinamizando la movilización vehicular y peatonal, que permitan construir la ciudad planeada y consolidar el modelo de ciudad establecido por el Plan de Ordenamiento Territorial.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



El proyecto abarca las siguientes metas físicas aproximadas.

META FISICA	EXTENSION	UNIDAD
LONG CORREDOR	3.28	KM
LONG CICLORUTA	2.06	KM
KM CARRIL TRANSPORTE PUBLICO	0	KM
KM CARRIL MIXTOS	10.40	KM
ESPACIO PUBLICO APROX	18.920	M2

Objetivo del proyecto:

Su objetivo principal es mejorar los accesos viales María Paz – Corabastos: Av. de los Muiscas entre Av. Ciudad de Cali y av. de las Américas, incluyendo la intersección a desnivel a la altura de la av. de las Américas con Av. Agoberto Mejía y la reconfiguración de retornos, así como la Av. Agoberto Mejía entre la intersección con la Av. de las Américas y la Av. Manuel Cepeda, en Bogotá D.C.

Identificación de la población afectada:

Bogotá en general, sin embargo, dada la puntualidad de la intervención las densidades poblacionales y residenciales e industriales dentro del área de influencia corresponden a las dinámicas socioeconómicas de la zona Sur y Occidente de Bogotá, especialmente a la población de las Localidad de Kennedy.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

El total de población directamente beneficiada y que se encuentra vinculada en el área de influencia es:

Código de la localidad	Nombre de la localidad	Código de la UPZ	Nombre de la UPZ	Población 2021 (Hab.)
8	KENNEDY	44	AMÉRICAS	79.077
8	KENNEDY	113	BAVARIA	40.320
8	KENNEDY	79	CALANDAIMA	130.745
8	KENNEDY	45	CARVAJAL	89.671
8	KENNEDY	46	CASTILLA	141.451
8	KENNEDY	80	CORABASTOS	56.584
8	KENNEDY	81	GRAN BRITALIA	62.666
8	KENNEDY	47	KENNEDY CENTRAL	93.778
8	KENNEDY	83	LAS MARGARITAS	31.145
8	KENNEDY	82	PATIO BONITO	138.944
8	KENNEDY	48	TIMIZA	140.696
8	KENNEDY	78	TINTAL NORTE	29.761
TOTAL				1.034.838

Situación a resolver a través del proyecto:

La central de Corabastos ha generado desde su creación la movilización de un importante número de población, en especial en situación de desplazamiento de zonas rurales, que observan en esta una oportunidad de subsistencia, por ser uno de los centros de almacenamiento y comercialización de alimento más importante del país; generando así dificultad en la movilización y el acceso, invasión de espacio público y mal uso de los espacios viales existentes con el parqueo de los diferentes vehículos de carga.

Con el proyecto se logra mejorar la calidad del espacio público principalmente para el peatón, optimizar las vías de acceso a la Central de Corabastos permitiendo la movilidad en la zona de ingreso y salida de dicha central, mejorar las condiciones urbanas del sector sin afectar las condiciones de la comunidad rural conservando el equilibrio entre los beneficios de la Vía y las comunidades existentes y proporciona un diseño de mobiliario urbano que no acentúa la permanencia de la población del habitante de la calle.

Fases del Proyecto:



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Por ser un proyecto a adelantar por el IDU maneja las mismas fases de maduración de proyectos, y para este caso, el proyecto se encuentra con Estudios y Diseños mediante Contrato IDU- IDU-1467-2018, el cual tiene por objeto FACTIBILIDAD, ESTUDIOS Y DISEÑOS DE LOS ACCESOS VIALES Y ALAMEDAS MARIA PAZ- CORABASTOS; TRAMO 1: AV. DE LOS MUISCAS ENTRE AV. CIUDAD DE CALI Y AV. LAS AMÉRICAS, TRAMO 2: ESPACIO PÚBLICO PEATONAL CALLE 40B SUR ENTRE KRA 94C Y AV. AGOBERTO MEJÍA Y TRAMO 3: ESPACIO PÚBLICO PEATONAL CARRERA 80D BIS ENTRE CALLE 42A SUR Y AV. CIUDAD DE VILLAVICENCIO, EN LA LOCALIDAD DE KENNEDY EN BOGOTÁ D.C., tiene como valor final \$3.262.999.734 y fue terminado el 08 de enero de 2020.

Se contempla un plazo de ejecución de diez y ocho (18) meses, se cuenta con la proyección de adjudicación en el mes de diciembre del 2022 para dar inicio al contrato en el mes de enero de la vigencia 2023.

Costos y fuentes de financiación de ejecución del proyecto:

A continuación, se describen por fuente de financiación y vigencia los recursos requeridos para amparar el proceso de construcción e interventoría a la construcción, el cual se estima con un plazo de ejecución de 18 meses, contados a partir de la suscripción de inicio:

FUENTE	2022	2023	2024	TOTAL
INGRESOS CORRIENTES	647.514.218			647.514.218
RB INGRESOS CTES.	2.477.912.524			2.477.912.524
RB TRANSF. ORDINARIAS	3.500.000.000			3.500.000.000
R.C. INGRESOS CORRIENTES	4.404.587.000			4.404.587.000
RB GESTIÓN DE ACTIVOS	8.969.986.258		10.000.000.000	18.969.986.258
CUPO		50.000.000.000	20.000.000.000	70.000.000.000
Total	20.000.000.000	50.000.000.000	30.000.000.000	100.000.000.000

Teniendo en cuenta lo previsto en el artículo 20 del decreto distrital 192 de 2021, el Secretario Privado (e) somete a votación de todos los secretarios de Despacho la aprobación de la **declaratoria de importancia estratégica los proyectos de inversión: "7763 - Construcción de vías y cicloinfraestructura para la movilidad sostenible en**




ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Bogotá” en sus componentes “Cicloalameda Medio Milenio Tramo I y Corabastos” y “7782 - Infraestructura para el Sistema Integrado de Transporte Público Sostenible ” en su componente Cable Aéreo San Cristóbal y obras complementarias, la cual es aprobada de manera unánime por los Secretarios de Despacho.

1. Toma de decisiones

Icono	Decisión
	<p>De manera unánime se aprueba la <i>DECLARATORIA DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DEL PROYECTO LÍNEA 2 DE METRO DE BOGOTÁ</i></p>

Síntesis: DECLARATORIA DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DEL PROYECTO DEL LÍNEA 2 DE METRO DE BOGOTÁ


Icono	Decisión
	<p>De manera unánime se aprueba la <i>DECLARATORIA DE LA IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DEL PROYECTO DE INVERSIÓN “7251 DESARROLLO Y GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA DEL SITP” EN SU COMPONENTE “TRONCAL CALLE 13”.</i></p>

Síntesis: DECLARATORIA DE LA IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DEL PROYECTO DE INVERSIÓN “7251 DESARROLLO Y GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA DEL SITP” EN SU COMPONENTE “TRONCAL CALLE 13”.

Icono	Decisión
-------	----------



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

 <ol style="list-style-type: none">1 Cable San Cristóbal2 <u>Cicloalameda Medio Milenio</u>3 <u>María Paz Corabastos</u>	<p>De manera unánime se aprueba la <i>Declarar de importancia estratégica los proyectos de inversión:</i></p> <p><i>“7763 - Construcción de vías y cicloinfraestructura para la movilidad sostenible en Bogotá” en sus componentes “Cicloalameda Medio Milenio Tramo I y Corabastos”</i></p> <p><i>“7782 - Infraestructura para el Sistema Integrado de Transporte Público Sostenible ” en su componente Cable Aéreo San Cristóbal y obras complementarias</i></p>
<p>Síntesis: <i>Declarar de importancia estratégica los proyectos de inversión:</i></p> <p><i>“7763 - Construcción de vías y cicloinfraestructura para la movilidad sostenible en Bogotá” en sus componentes “Cicloalameda Medio Milenio Tramo I y Corabastos”</i></p> <p><i>“7782 - Infraestructura para el Sistema Integrado de Transporte Público Sostenible ” en su componente Cable Aéreo San Cristóbal y obras complementarias”.</i></p>	

2. Conclusiones

- A. Expuesto el proyecto por parte de la Secretaría de Movilidad y la Gerencia de Metro, el Secretario Privado se permite certificar:
- Que, para el Consejo de Gobierno del 15 de junio de 2022, se recibió la solicitud, con número de radicado 1-2022-18037, de la declaratoria de importancia estratégica y los documentos de soporte para el proyecto: *DECLARATORIA DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DEL PROYECTO DEL LÍNEA 2 DE METRO DE BOGOTÁ*, por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad, como cabeza de sector. Lo anterior, en cumplimiento de lo dispuesto en la Constitución Política de Colombia, lo reglamentado en el Decreto Distrital 372 de 2010, Decreto Distrital 662 de 2018, Decreto 192 de 2021
 - Que, una vez expuesto el proyecto estratégico, los Secretarios de Despacho han votado y se declara la Importancia Estratégica del proyecto: *DECLARATORIA DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DEL PROYECTO DEL LÍNEA 2 DE METRO DE BOGOTÁ*.
- B. Expuesto el proyecto por parte de la Dirección General del IDU, el Secretario Privado se permite certificar:



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

- Que, para el Consejo de Gobierno del 15 de junio de 2022, se recibió la solicitud, con número de radicado 1-2022-18036, de declaratoria de importancia estratégica y los documentos de soporte para el proyecto: *DECLARATORIA DE LA IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DEL PROYECTO DE INVERSIÓN "7251 DESARROLLO Y GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA DEL SITP" EN SU COMPONENTE "TRONCAL CALLE 13"*. Lo anterior, en cumplimiento de lo dispuesto en la Constitución Política de Colombia, lo reglamentado en el Decreto Distrital 372 de 2010, Decreto Distrital 662 de 2018, Decreto 192 de 2021
 - Que, una vez expuesto el proyecto y considerando la documentación soporte, los Secretarios de Despacho han votado aprobando la *DECLARATORIA DE LA IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DEL PROYECTO DE INVERSIÓN "7251 DESARROLLO Y GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DEL SITP" EN SU COMPONENTE "TRONCAL CALLE 13"*.
- C. Expuesto el proyecto por parte de la Dirección General del IDU, el secretario Privado se permite certificar:
- Que, para el Consejo de Gobierno del 15 de junio de 2022, se recibió la solicitud, con número de radicado 1-2022-17490, de declaratoria de importancia estratégica y los documentos de soporte para el proyecto: *DECLARATORIA DE LA IMPORTANCIA ESTRATÉGICA de los proyectos de inversión:*
"7763 - Construcción de vías y cicloinfraestructura para la movilidad sostenible en Bogotá" en sus componentes "Cicloalameda Medio Milenio Tramo I y Corabastos"
"7782 - Infraestructura para el Sistema Integrado de Transporte Público Sostenible" en su componente Cable Aéreo San Cristóbal y obras complementarias por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad, como cabeza de sector. Lo anterior, en cumplimiento de lo dispuesto en la Constitución Política de Colombia, lo reglamentado en el Decreto Distrital 372 de 2010, Decreto Distrital 662 de 2018, Decreto 192 de 2021
 - Que, una vez expuesto el proyecto estratégico, los Secretarios de Despacho han votado y se declara la Importancia Estratégica del proyecto: *DECLARATORIA DE LA IMPORTANCIA ESTRATÉGICA de los proyectos de inversión:*
"7763 - Construcción de vías y cicloinfraestructura para la movilidad sostenible en Bogotá" en sus componentes "Cicloalameda Medio Milenio Tramo I y Corabastos"
"7782 - Infraestructura para el Sistema Integrado de Transporte Público Sostenible" en su componente Cable Aéreo San Cristóbal y obras complementarias".



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Presidió el Consejo de Gobierno, la Alcaldesa Mayor de Bogotá, Claudia Nayibe López Hernández y actuó como Secretario Técnico del mismo, Anderson Sanabria Sierra. Siendo la 3:30 pm del día 15 de junio de 2022 se da por terminada la sesión.

Atentamente,

Anderson Sanabria

ANDERSON DAVID SANABRIA SIERRA

Secretario Privado (e)

Secretario Técnico del Consejo de Gobierno

Proyectó: Ginna Paola Zambrano Rojas - Prof. Universitario

Aprobó: Juan Sebastián Ramírez – Asesor Secretaría Privada

Anexos.

- *Acta No. 10 CONFIS extraordinario*
- *Solicitud Declaratoria de importancia estratégica del proyecto Línea 2 del Metro de Bogotá*
- *Solicitud Declaratoria de importancia estratégica del proyecto Calle 13.*
- *Solicitud Declaratoria de importancia estratégica CABLE SC / CAMM / CORABASTOS*
- *Presentaciones PPT de los proyectos*