

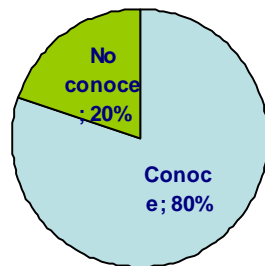
LA IMAGEN DEL CONCEJO DE BOGOTÁ ESTÁ DIVIDIDA

Por: **Pedro Nel Borja B.**

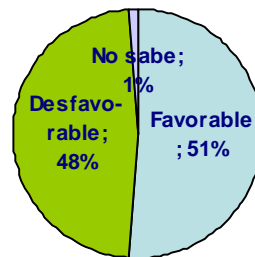
Jefe de Prensa Proyecto Concejo Cómo Vamos

A pesar del trabajo constante que ejecuta el Concejo de Bogotá por promover proyectos en beneficio de la ciudadanía, la imagen que tienen los bogotanos sobre la Corporación está dividida. De acuerdo con la última Encuesta de Percepción Ciudadana contratada y financiada por los Proyectos 'Bogotá Cómo Vamos' y 'Concejo Cómo Vamos', y realizada por la firma Ipsos Napoleón Franco, el 51% de los ciudadanos tiene una imagen positiva del Cabildo Distrital, mientras que el 48% piensa todo lo contrario.

¿Usted conoce al Concejo de Bogotá?

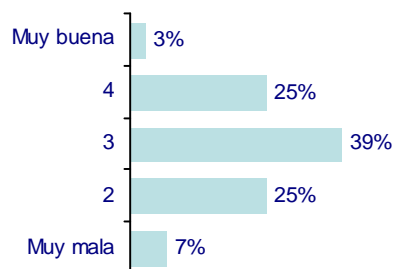


¿Qué imagen tiene del Cabildo Distrital?



En términos de gestión la tendencia cambia. El 28% de los bogotanos opina que la labor que realiza el Concejo es muy buena; el 39%, que es aceptable; y por último, el 32 % califica este ejercicio político como muy malo. Esto se debe a que sólo el 26% de los ciudadanos cree que la Corporación representa bien sus intereses.

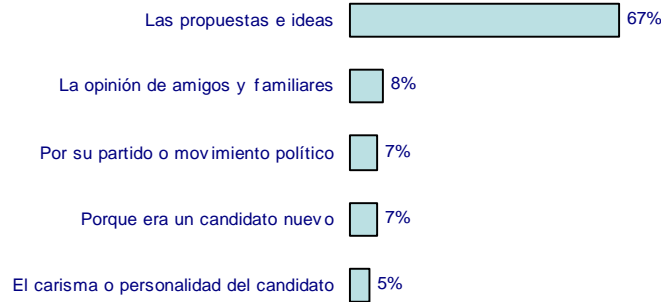
Gestión del Concejo de Bogotá



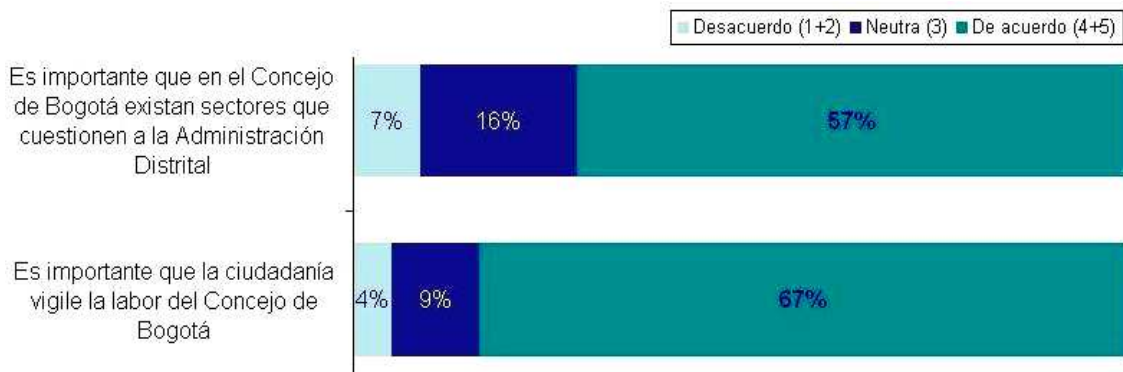
Una cifra bastante preocupante tiene relación con las últimas elecciones por medio de las cuales se eligió a los actuales cabildantes de la ciudad. Entre los encuestados, el 50% no votaron en octubre del 2007 y las principales razones: no pudo votar (24%), desconfianza en los políticos (19%) y ninguno de los aspirantes lo convenció (15%). Del 42% de personas que sí lo hicieron, el 67% afirma que lo hizo por las propuestas e

ideas del candidato y sólo el 7% por su Partido o Movimiento Político reafirmando las tareas pendientes en cuanto al fortalecimiento y visibilización de las propuestas de bancada.

¿Qué fue lo que más lo motivó para votar por un candidato o partido?



Para garantizar que el Concejo de Bogotá tenga una gestión transparente, el 67% de los bogotanos considera que la ciudadanía debe vigilar la labor que realiza, haciendo un especial llamado de atención a tener en cuenta las formas de participación ciudadana en el Concejo, la importancia de las rendiciones de cuentas y el papel de los observatorios a las corporaciones públicas. Así mismo, el 57% opina que es importante que dentro de la Cabildo Distrital existan sectores que cuestionen a la Administración Distrital resaltando una vez más el papel preponderante del control político.



FICHA TÉCNICA

- **Persona natural o jurídica que realizó la Encuesta:** Ipsos Napoleón Franco.
- **Persona natural o jurídica que la encomendó:** Bogotá Cómo Vamos
- **Tipo de la muestra:** Probabilística, muestreo polietápico, en hogares.
- **Grupo objetivo:** Hombres y mujeres mayores de 18 años de edad, niveles socio económicos alto (estratos 6 y 5), medio (estrato 4 y 3) y bajo (estrato 2 y 1), residentes en Bogotá, en cada una de las 6 zonas en que se divide la ciudad.
- **Tamaño de la muestra:** 1.506 encuestas.
- **Tema o temas a los que se refiere:** Indicadores del clima de opinión en la ciudad; Opinión de la ciudadanía sobre el rumbo de las cosas en la ciudad; Identificar indicadores clave que permitan medir los niveles de satisfacción, las opiniones sobre el cumplimiento de los puntos básicos del programa de gobierno de Samuel Moreno.
- **Técnica de recolección de datos:** Entrevista personal cara a cara en hogares con aplicación de un cuestionario estructurado.
- **Fecha de realización campo:** Del 20 Junio al 16 de Julio.
- **Margen de error observado:** 2.58% +/- con 95% de confianza.
- **Área/ Cubrimiento:** Bogotá. 19 localidades urbanas. agrupadas en 6 zonas.

LOS QUIOSCOS DE LA DISCORDIA

Por: Cristian Moreno Ramírez
Grupo de Apoyo Concejo Cómo Vamos

Chicles, cigarrillos, papas fritas y jugos, entre otras golosinas, son los compañeros permanentes de María Hurtado, una vendedora ambulante quien lleva 14 años en el negocio después de que la vida y su situación económica la obligaran a salir de Santander, su tierra natal. Desde ese entonces sus días transcurren en un constante ir y venir por toda la carrera décima a la espera de que algún cliente le compre un dulce. En ocasiones tan sólo vende 5 mil pesitos diarios, *“con eso no logro ni comprar el desayuno para mis hijos, y nos toca pasar algunas penurias; pero a veces me hago 11 mil, y de poquito a poquito, puedo ir completado para pagar los servicios”*, asegura María.

Su vehículo de transporte es un coche de bebé adecuado para movilizar diariamente todos sus *productos “y para que se mantengan fresquitos, como recién salidos de la fábrica”*. Este mismo carrito le ha servido para correr lo más rápido posible y no *“dejarme agarrar por los agentes de policía que en ocasiones me obligan a salir de mi sitio de trabajo porque supuestamente estoy invadiendo el espacio público”*.

El caso de María es tan sólo uno de los 100.000 que según la concejal María Angélica Tovar se presentan diariamente en Bogotá. Por esta razón, algunos cabildantes de la ciudad están muy preocupados por el manejo que se la ha dado al tema del espacio público. Para el concejal Antonio Sanguino hay dos formas de controlar dicha problemática. Por un lado, asumir plenamente la política conocida como de ‘tierra arrasada’, según la cual no debe existir ningún tipo de impedimento en el espacio público; o por otro lado, convertir éstas zonas en lugares productivos, lo cual implicaría resarcir el derecho al trabajo. Es importante resaltar que la Administración de Enrique Peñalosa adelantó la primera opción; mientras que Luis Eduardo Garzón, la segunda.

COSTO “EXAGERADO”

Según la concejal Tovar estas políticas no han tenido el éxito esperado, precisamente, por la falta de coordinación institucional en la materia, la improvisación en cuanto al diseño de estrategias a seguir para alcanzar los objetivos de las mismas, porque no tienen el apoyo del Gobierno Nacional y han sido inconstantes en el tiempo debido a los distintos enfoques que le han dado las pasadas Administraciones.

Teniendo en cuenta que los vendedores ambulantes son, en su mayoría, personas de la tercera edad, desplazados y madres solteras con grandes dificultades económicas, la Administración de Luis Eduardo Garzón decidió para mejorar la calidad de vida de esta población y para solucionar el problema del espacio público, implementar una serie de quioscos por toda Bogotá.

La primera fase del proyecto contó con la participación del IPES (Instituto para la Economía Social), encargada de la contratación y arrendamiento de los quioscos para los vendedores ambulantes; y del CORFAS (Fondo de Apoyo a Empresas Asociativas), que realiza visitas a estos establecimientos para rendir un informe al IPES sobre el funcionamiento de los mismos.

La segunda fase, está siendo ejecutada por el IDU que se encarga de la instalación y fabricación de 150 nuevos quioscos para Bogotá. Sin embargo, la H.C Tovar denunció que el proyecto presenta graves inconsistencias en cuanto al costo de estos módulos, el cual considera como ‘exagerado’. Señaló que en la

primera fase se invirtieron cerca de \$4951 millones de pesos para la fabricación de 154 quioscos y \$508 millones para su interventoría. Mientras que en el presente año se están construyendo 150, para ser implementados en Chapinero y El Restrepo, por un costo de \$5240 millones sin contar que el contrato de interventoría es de \$482 millones de pesos. Es decir, el valor de cada quiosco incluyendo la interventoría asciende a los \$35 millones de pesos, dinero con el cual se podría construir una Vivienda de Interés Social (VIS).

Lo preocupante de estas cifras para el concejal Carlos Ferreira es que *“sólo cubre el 1,5% de la población de vendedores informales; es decir, se invirtió para reubicar a 608 vendedores de los 39.492 que tiene registrado el IPES”*.

NO HAN CUMPLIDO SU FUNCIÓN

Es importante resaltar que los vendedores ambulantes deben cumplir una serie de requisitos si quieren ofrecer sus productos en los quioscos, por ejemplo: firmar un contrato con el IPES, por un período máximo de 2 años, en donde se comprometen a hacer un buen uso de los elementos que constituyen estos establecimientos (candados, llaves, estantes, etc.); pagar una cuota de sostenimiento mensual que inicialmente se estableció en \$145.786 pesos mes vencido, y que ya se modificó a \$10.000, que no incluye mantenimiento externo del quiosco ni el servicio de luz; y por último, pertenecer a una asociación económica estable, en la que se formule una idea de negocio y se concrete en un proyecto viable.

El programa está diseñado para que los vendedores que se instalen en los quioscos obtengan unas entradas económicas suficientes y así puedan cubrir los costos de afiliación a la seguridad social y a las cuotas de los fondos de pensiones. Aún así varios cabildantes de la ciudad han denunciado que estos módulos no han cumplido su función.

De acuerdo con el concejal Edward Arias *“la Administración realizó una mala inversión ya que estos quioscos se encuentran mal ubicados y no han sido una solución para mejorar la situación del espacio público en Bogotá; y por el contrario, ha sido una medida poco efectiva ante tan alta inversión, puesto que se ha encontrado que el 80% de los módulos están cerrados”*.

Información que confirmó la Personería de Bogotá al asegurar que de los 246 quioscos instalados hasta el momento, 11 no están siendo utilizados y 174 funcionan desde noviembre de 2007. Además, después de revisar 89 contratos, reveló que 27 de éstos no tienen documentos, y los 62 restantes estaban suscritos sólo por una de las partes.

Así mismo, el H.C Ferreira denunció que los vendedores no obtienen más de \$30 mil pesos diarios, por tal motivo *“después de 8 meses de instalados, no se ha empezado a pagar el arriendo de estos módulos”*. La situación se agrava si se tiene en cuenta que el IPES calculó que cada módulo generaría ingresos de \$1.5 a \$4 millones de pesos.

DE ESTRUCTURA 'INFORMAL'

Otro de los problemas de estos módulos es que su diseño no es el más indicado a pesar de que ganaran el premio Lápiz de Acero. Según Carlos Fajardo, vendedor que lleva 3 meses instalado en un quiosco del centro, *“la estructura no nos protege de la lluvia ni del calor; si no se me mojan todos los productos entonces se calientan demasiado y la gente no los compra. Además, son muy incómodos, me toca estar toda el día de pie para vender por mucho 7 mil pesos diarios. Esto no es digno”*.

Fajardo, que pasó de vender en la calle 63 con 13 para ubicarse en uno de los quioscos, quiere volver a su anterior puesto de trabajo. *“Hay mucha competencia desleal que me perjudica el negocio. En ocasiones un vendedor informal, que no paga ni arriendo ni luz, gana mucho mejor que yo que si lo hago. Esto no me permite ofrecerle a mi familia ningún tipo de sustento estable, todo lo contrario, sólo deudas y preocupaciones económicas. Si hubiera sabido que esto era así, ni me meto en la lucha para arrendar este chuzo”.*

Por último, algunos concejales aseguran que las capacitaciones que están brindando los funcionarios del IPES para que los vendedores ambulantes mejoren sus ingresos, no han generado los resultados obtenidos. Esto se debe a la mayoría de personas no tienen niveles de educación muy avanzados y confían más en su experiencia que en los modelos “tecnológicos” que les quieren enseñar.

Frente a estas problemáticas el Cabildo de Bogotá espera que la Administración tome las medidas pertinentes para que los quioscos dejen de ser *orinales*, cumplan con su objetivo y contribuyan a que los miles de vendedores ambulantes entren en la formalidad. Muchos de ellos, como María, guardan la esperanza de mejorar su situación y poder trabajar sin la persecución policial. *“Yo casi no le pido nada a la vida, creo que Dios se olvidó de mí; por eso tan sólo me queda esperar a que el Alcalde cumpla y pueda vender mis cositas en paz, a ver si algún día puedo darle a mis hijos el viaje a Santa Marta que tanto quieren, así nos toque irnos en bus y tenga que vender paletas en vez de dulces por allá”.*

LOS SATÉLITES DE LA TERMINAL

Por: Márcial Ortega

Grupo de Apoyo Concejo Cómo Vamos

La construcción y el funcionamiento de las Terminales Satélites en Bogotá es un asunto que afecta tanto la movilidad de la ciudad como la comodidad de los viajeros, aún más en temporada vacacional. Por eso, se hace imprescindible que la ciudad cuente con una terminal central de origen/destino y otras secundarias ubicadas en la periferia que permitan un ágil transporte de los pasajeros hacia las distintas zonas de la capital y del país, tal y como lo establece el Decreto No. 2028 de 2006 del Ministerio de Transporte.

Frente a esta problemática el Cabildo Distrital realizó, el 15 y el 22 de julio, un debate de Control Político durante el cual el gerente de Asotrans, Germán Isaza, trajo a colación la posibilidad de eliminar el Terminal del Salitre y habilitar únicamente los terminales del Norte, Sur, Oriente y Occidente.

Sin embargo, el concejal Wilson Duarte no está de acuerdo con esta opción. Argumentó que *“se debe mantener la terminal central articulada con las 4 terminales satélites proyectadas”*, ya que así Bogotá se beneficiaría en materia de movilidad y a los usuarios se les garantizaría comodidad, seguridad, accesibilidad y economía en el servicio.

Denunció además, que a pesar de que por definición los terminales se deben construir en la periferia de la ciudad, está proyectado que se sitúen al interior de Bogotá; es decir, se está incumpliendo con una de las características principales de estos espacios que deben descongestionar la salida y la entrada de pasajeros, pero que si se construyen en mitad de zonas residenciales, difícilmente se cumpliría con este objetivo.

Es importante resaltar que las terminales que se aprobaron tanto en el anterior Plan de Desarrollo (2004 – 2007) como en el actual son satélites, ya que son el resultado de la *“continuidad en la ejecución del pasado documento”* aseguró el H.C Duarte; por tanto, cualquier modificación que se quiera hacer para convertirlas en origen/destino debe ser aprobada por el Cabildo Distrital.

PROBLEMAS EN LA TERMINAL DEL SUR

Una de las Terminales Satélites que presenta mayores denuncias en cuanto a su construcción es la que está ubicada al sur de Bogotá. Por un lado, algunos concejales sostienen que no tuvo en cuenta el Plan Maestro de Movilidad y que no se han terminado de realizar las obras de adecuación para su funcionamiento, en este caso, un carril vial de paso lento y un puente peatonal que mejore el acceso a la terminal. Así mismo, la obra tiene imprecisiones en el cumplimiento de las normas establecidas en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT).

Al respecto, el Gerente de la Terminal de Transporte, Ramiro Arbeláez, reconoce que hubo un error en el número de parqueaderos establecidos por el POT y se construyeron menos de los que establece la norma. Aun así se comprometió a trabajar con un grupo de arquitectos e ingenieros para darle pronta solución a esta problemática.

Una segunda inconsistencia que evidencia el concejal Felipe Ríos, es que la terminal no se encuentra integrada al Sistema de Transporte, específicamente con el Portal del Sur de Transmilenio, ya que entre ambos espacios existe una distancia cercana a 1.39 Km.; así mismo señaló, que la Administración no ha definido el mecanismo mediante el cual los pasajeros podrán pasar de los buses intermunicipales a las diferentes modalidades de transporte urbano.

Sin embargo, para Arbeláez el sitio donde se construyó la terminal del sur es estratégico, puesto que está cerca al CADE de Bosa y al Portal Sur de Transmilenio. Igualmente, afirmó que la obra no podía ser más cercana a Soacha ya que desde el punto de vista económico hubiera sido muy costosa debido al pago de perjuicios por comercio, instalaciones industriales y a la expropiación de predios.

Por último el H.C Duarte denunció ciertas irregularidades con el tratamiento de las licencias de construcción puesto que *“la modificación en los diseños de la terminal obligó al cambio de estos documentos que sólo se obtuvieron hasta el 17 de junio de 2008. Es decir, se inició la obra sin que ésta cumpliera con el requisito de la licencia de construcción”*. Por todo esto, y debido a contrataciones adicionales a las previamente presupuestadas, el concejal denunció que la obra pasó de costar \$16 mil a \$34 mil millones de pesos.

Frente a estas declaraciones, Arbeláez aseguró que la construcción de la terminal no tuvo sobrecostos. Aseguró que hubo un precio mayor a lo establecido en el presupuesto inicial de \$8 mil millones, y que por tanto, se adelantó la construcción de la fase II del Proyecto, *“pues se contaba con el presupuesto para hacerlo”*.

TERMINAL SIN ‘NORTE’

Otro de los terminales, que aún sin construir, ha generado un álgido debate es el que se planea construir al norte de Bogotá. Según la concejal María Angélica Tovar, sólo hasta el año 2011 la ciudad contaría con la obra ya que el predio comprado para este fin no tiene viabilidad jurídica.

Al respecto, el Gerente de la Terminal de Transportes señaló que el lugar donde se adquirió el lote es el mejor, ya que los sitios lejanos de Bogotá se cruzan con humedales haciendo imposible la construcción en estos predios. Resaltó que, por ejemplo, la edificación del terminal en cercanías de Guaymaral afectaría la comodidad de los pasajeros por su lejanía con la capital.

Por todo lo anterior, aseguró que el terminal del norte donde se planea construir traerá beneficios como su cercanía con el Portal Norte de Transmilenio y la eliminación de los paraderos provisionales de la calle 170 y la Avenida Boyacá, entre otros sitios que causan congestión en las principales vías.

Mientras esto ocurre, la H.C Tovar pidió a la Administración que de pronta solución a algunos problemas que se presentan en la zona, como por ejemplo, las largas filas de buses que obstaculizan la movilidad de acceso hacia el sector, la gran cantidad de vendedores ambulantes que invaden el espacio público, los conductores que hacen doble fila y las largas esperas de los pasajeros hasta que se complete el cupo en los buses intermunicipales.

LO QUE ESPERA BOGOTÁ

De todas formas es importante resaltar que el proceso de implementación y funcionamiento de las Terminales Satélites indudablemente disminuirá la demanda del Terminal del Salitre, aunque no al punto de que éste llegue a cerrar. Situación de la que es consiente Arbeláez, por lo que está pensando en acciones para contrarrestar tales efectos.

Aún así, se espera que la ejecución de estos proyectos genere grandes beneficios en materia de movilidad para la ciudad, así como en términos de comodidad y rapidez en el servicio para los viajeros. Además, con la puesta en marcha de las terminales satélites, los buses intermunicipales no tendrán que entrar a la ciudad, reduciendo así los índices de contaminación y mejorado los desplazamientos que deben hacer las personas para salir de Bogotá.

SABÍA QUE...

- Según el Decreto No. 2028 de 2006 del Ministerio de Transporte, un terminal satélite es *“una unidad complementaria de servicios de la terminal de transporte principal”*.
- El Decreto 359 de 2005 del Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD), creado dentro de la Administración de Garzón, establece que los lotes comprados para la construcción de las terminales del sur y del norte son las mejores zonas para los mismos.

BOGOTÁ SIN 'ARMONIZACIÓN'

Por: **María Eugenia León**
Grupo de Apoyo Concejo Cómo Vamos

El Cabildo Distrital no aprobó el Proyecto de Acuerdo No. 465, por medio del cual se pretendía armonizar el presupuesto anual de Bogotá para el año 2008. La decisión se tomó luego de tres días de debate, realizados entre el 23 y 25 de julio, y a pesar de que los tres ponentes del Proyecto, los Hs. Cs Laureano García, Gilma Jiménez y Antonio Sanguino, radicaran ponencia positiva al mismo, argumentando que contaba con todos los elementos normativos, técnicos y financieros que garantizaban la continuidad de algunas obras en la ciudad.

Por medio de la armonización, la Administración Distrital solicitaba adicionar al presupuesto del Plan de Desarrollo cerca de \$556 mil millones de pesos, de los cuales \$419 mil millones serían destinados a cubrir un crédito de presupuesto e iniciar la fase III de Transmilenio, y los recursos restantes iban a ser asignados a los diferentes establecimientos públicos. Igualmente, se pedía un traslado presupuestal de \$12.067 millones.

De acuerdo con el Secretario de Hacienda, Juan Ricardo Ortega, si no era aprobado el proyecto se podrían ver seriamente afectadas las contrataciones en las diferentes entidades del Distrito, algunas de las intervenciones en la ciudad y pagos de nómina, entre otros aspectos. Para algunos expertos en la materia, la iniciativa era fundamental no sólo para dar continuidad a los diferentes programas y metas de la pasada Administración, sino también para ejecutar de la mejor manera los objetivos del gobierno actual.

No obstante en el transcurso del debate, algunos concejales como Fernando López y Javier Palacio coincidieron en asegurar que las cosas no eran tan graves como el Secretario de Hacienda lo hacía ver en caso de que el proyecto no fuera aprobado - tal y como ocurrió - ya que varias entidades armonizaron interiormente, ejecutando así más de \$60 mil millones de pesos; es decir, *"la ciudad no se va a paralizar"*. Sostuvieron además, que el gobierno debía hacer las correcciones necesarias a la iniciativa y volver a presentarla al Concejo de Bogotá con el fin de que los programas del Plan de Desarrollo no quedaran estancados por mucho tiempo.

El concejal Javier Palacio indicó que *"más de la mitad de los programas y proyectos de Bogotá Sin Indiferencia desaparecen sin ninguna explicación, puesto que la Administración actual no ha presentado aún una evaluación de los resultados de esos programas. Lo que sí es claro es que muchos fueron eliminados de la siguiente vigencia fiscal y se hace caso omiso de la estrategia Presupuesto Orientado a Resultados"*.

Por su parte, el H.C Andrés Camacho señaló que el único problema que tendría la ciudad con el hundimiento del Proyecto es que no se podrían ejecutar prontamente \$105 mil millones de pesos destinados para obras y arreglo de vías en la ciudad.

LA SORPRESA DEL DEBATE

Para evitar todo lo anterior y poner en marcha el nuevo Plan de Desarrollo, los concejales Fernando Rojas, Antonio Sanguino, Gilma Jiménez, Omar Mejía y José Juan Rodríguez votaron a favor de la armonización. Sin embargo, los H.C Henry Castro, Orlando Castañeda, Darío Cepeda, Wilson Duarte, Rafael Escrucería, Carlos Galán y Javier Palacio, votaron por el hundimiento del proyecto argumentado –algunos desde sus bancadas– dudas sin resolver sobre el empalme entre los programas del gobierno saliente y el entrante; igualmente,

consideraban que la Administración ya había realizado la armonización por su propia cuenta sin contar con el aval del Concejo.

Es importante resaltar que hubo gran sorpresa dentro de la Corporación debido a que el H.C Laureano García, aún cuando presentó ponencia positiva, votó en contra del Proyecto. El concejal aseguró que cambió de posición porque la Secretaría de Hacienda no resolvió suficientemente sus dudas con respecto al crédito que se piensa realizar para iniciar la tercera fase de Transmilenio.

REACCIÓN DISTRITAL

Ante el hundimiento del Proyecto dentro del Cabildo, el Alcalde Samuel Moreno señaló que ésta decisión afectará gravemente la construcción de dos colegios y el Transmilenio por la calle 26 y la carrera décima, la vinculación de más ciudadanos al sector salud, los recursos para atender la problemática del Hospital San Juan de Dios y hasta el presupuesto de entidades como el Jardín Botánico, entre otros.

Moreno aseguró que no cederá ante los 'chantajes' de algunos concejales *"que piensan utilizar esto como un mecanismo de presión"*. Sin embargo, le parece contradictorio que *"el concejo apruebe el Plan de Desarrollo y no la armonización presupuestal, que es el banderazo inicial para empezar a ejecutar los recursos"*.

EI FUTURO DE LAS VIGENCIAS

Pese a todo lo anterior, el pasado 3 de agosto se aprobó dentro del Cabildo el proyecto de vigencias futuras para Bogotá por un monto aproximado de 1 billón de pesos para el periodo de 2009 al 2011 y algunos recursos para el 2012. Algunos concejales votaron negativamente ya que consideraban que era imposible aprobar la iniciativa cuando la armonización presupuestal había sido rechazada por la Corporación.

El concejal Carlos Galán, quien presentó una ponencia favorable a la propuesta, explicó que un tema no afecta el otro: la armonización presupuestal es una cosa y las vigencias futuras son otra. *"El único punto donde ambos proyectos, que fueron presentados al tiempo, se tocan es en el contrato de alquiler para camionetas de los concejales. Por tanto, ese proyecto se hundió junto con la armonización, pero nada más"*.

Al respecto la Secretaria de Gobierno, Clara López, aseguró que las vigencias futuras permiten la ejecución de grandes obras de infraestructura y para desarrollar proyectos de vital importancia cuya ejecución tarda más de un año. En este sentido, la iniciativa establece que para el 2009 habrá \$403.595 millones comprometidos en el presupuesto del próximo año. Para el 2010 la cifra será de \$278.500 millones y en 2011 de \$226.397 millones.

La mayor cantidad de dinero por concepto de vigencias futuras se destinará al IDU: \$596.9710, lo que equivale al 55% del total de los recursos que se incluyen en el proyecto. De acuerdo con la entidad, estos fondos se destinarán al cuidado de la malla vial intermedia, local y arterial. En total se estaría hablando de mantener, reparar y construir 2.330 kilómetros carril. El resto de recursos se dividirán entre la Secretaría de Hacienda, la Secretaría Distrital de Educación, el Fondo Financiero Distrital de Salud, el Fondo de Prestaciones Económicas, Cesantías y Pensiones y el Fondo de Vigilancia y Seguridad.

¿QUÉ ES LA ARMONIZACIÓN PRESUPUESTAL?

Este procedimiento se realiza en cada cambio de Gobierno con el fin de cruzar los programas de la administración saliente con los de la entrante para poder garantizar la terminación de los programas en marcha y empezar a ejecutar el nuevo presupuesto.

¿QUÉ ES UNA VIGENCIA FUTURA?

Es una figura financiera que la Administración Distrital puede emplear para garantizarle a un determinado proyecto recursos en los próximos años. El Distrito las requiere para programas que, debido a su complejidad, no es posible finalizar en un año fiscal, que va desde el 1 de enero hasta el 31 de diciembre. Entonces, con la aprobación del Concejo, se genera un cupo en el presupuesto de los años siguientes para asegurar recursos y así garantizar la continuidad de las inversiones.