

Resumen ejecutivo

El presente informe ha sido elaborado por la Asociación Ambiente y Sociedad (AAS), la Fundación Renacer y Asdown Colombia, en colaboración con el Bank Information Center. El objetivo es promover que el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Banco Mundial (BM) cumplan con sus estándares ambientales y sociales en los proyectos de la línea 1 y 2 del metro de Bogotá. El informe se centra en tres áreas temáticas: medio ambiente y cambio climático; la intersección entre clima y discapacidad; y la prevención y respuesta a riesgos de explotación, abuso y acoso sexual (EAAS) de niños, niñas y adolescentes (NNyA).

Para la elaboración del documento, durante la segunda mitad de 2024, se realizó una revisión de los documentos de ambos proyectos y una serie de entrevistas con actores clave. Los hallazgos que se detallan en el documento principal, evidenciaron algunas brechas en el diseño y la implementación de los proyectos, así como oportunidades de mejora. En consecuencia, se resumen a continuación las principales recomendaciones:

I. FORTALECER LA PARTICIPACIÓN DE PARTES INTERESADAS:

- Incluir en las consultas la información sobre todos los impactos previstos y riesgos sociales y ambientales del proyecto, considerando hábitats críticos (humedales de importancia internacional) y posibles afectaciones al patrimonio natural y cultural, dando debida justificación de las alternativas analizadas.
- Tener disponible la información sobre el proyecto, de forma abierta y simplificada por medios electrónicos, y trabajar con las alcaldías locales para socializar la información de manera pedagógica y clara a las diferentes poblaciones.
- Coordinar con la Secretaría Distrital de Integración

Social para construir una base de datos con la información de las personas con discapacidad en las localidades, que facilite la comunicación directa (física o electrónica) para divulgación o consulta de información.

- Coordinar los encuentros e intercambios con los Consejos Locales de Discapacidad¹ para ampliar consultas y pruebas de diseño con personas con discapacidad, asegurando accesibilidad en plataformas y otros espacios.
- Incluir en el Plan de Participación de Partes Interesadas de ambas líneas de metro consultas significativas y ejercicios de participación con NNyA, así como organizaciones de derechos de las infancias. El Consejo Consultivo de niños niñas y adolescentes, que tiene espacios de participación de cada localidad, puede ser un espacio ideal para que NNyA aporten a la identificación de riesgos y el diseño de medidas de mitigación

II. PREVENCIÓN Y MITIGACIÓN DE RIESGOS AMBIENTALES:

- Brindar claridad a la sociedad local acerca de cuáles serán los impactos previstos y riesgos ambientales del proyecto y la infraestructura asociada; con información clara y entendible para cualquier persona. Esto incluye evaluar los efectos del cambio de uso del suelo, la alteración de flujos hídricos que afecten acuíferos superficiales y subterráneos, el desplazamiento de fauna endémica, y la contaminación del suelo y el agua.
- Ajustar la consideración de impactos ambientales sobre humedales en la evaluación ambiental. Según la información presentada en los documentos del Estudio de Impacto Ambiental y Social, la imprecisión frente a los posibles impactos sobre

¹ Esta instancia tiene dos esquemas: 1) Consejo local cerrado, con sólo miembros acreditados e invitados autorizados y el 2) Consejo local ampliado, que es abierto a toda la comunidad de la localidad.

los humedales Tibabuyes y la Conejera, de importancia internacional, no parece consistente con la envergadura del proyecto, los movimientos de suelo previstos y las posibles afectaciones a la hidrología del ecosistema, por lo que se requiere de su corrección.

- Reconocer y valorar los servicios ecosistémicos que los humedales Tibabuyes y la Conejera proveen a las comunidades locales y su valor como patrimonio natural y cultural para el pueblo indígena Muisca de Suba.
- Reconocer la posibilidad de que se produzcan conflictos socioambientales derivados de los impactos directos, indirectos y acumulativos, que actualmente se encuentran desestimados, y promover un abordaje integral.
- Socializar con claridad cómo será el manejo y disposición de residuos sólidos y líquidos durante la construcción y operación del proyecto.
- Generar una plataforma para las preocupaciones y denuncias de partes interesadas respecto de cuestiones ambientales y brindar un seguimiento sistemático y transparente

III. MEDIDAS DE MITIGACIÓN DE RIESGOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO EN GRUPO VULNERABLES:

- Identificar y adoptar medidas de mitigación de riesgos de Cambio Climático específicas en la evaluación ambiental y el diseño, que consideren las previsiones y riesgos de largo plazo identificados por la Política Pública de Acción Climática Bogotá 2050.²
- Explicar cómo se incorporarán diseños y materiales que permitan mitigar riesgos ante dichos eventos.
- Explicar cómo se considerará a las personas con discapacidad, yendo más allá de la accesibilidad para sillas de ruedas, para incluir a personas ciegas, sordas o con discapacidad psicosocial e intelectual.
- Detallar las medidas para integrar de manera efectiva al metro con otros sistemas de transporte como Transmilenio, SITP y ciclorutas, manteniendo principios de accesibilidad universal.
- Publicar y socializar las medidas de mitigación y adaptación climática en un lenguaje claro para todas las personas.
- Establecer medidas para capacitar a operadores y personal del metro en protocolos de emergencia

ante eventos climáticos extremos, que consideren especialmente a personas con discapacidad.

IV. MEDIDAS PARA LA PREVENCIÓN Y RESPUESTA DE EAAS DE NNyA.

- Realizar un análisis de riesgo en ambos proyectos que esté enfocado en las necesidades específicas de NNyA y personas con discapacidad. Este análisis debe considerar los contextos de riesgo social, incluyendo EAAS, en las zonas específicas donde se desarrollarán las obras de construcción.
- Elaborar y publicar un plan de acción para la prevención y respuesta a la EAAS en ambas líneas del metro, que considere los riesgos específicos para NNyA. El plan de acción debería especificar actividades con cronograma y presupuesto, así como los actores a cargo y responsabilidades a lo largo de todo el ciclo de proyecto, de acuerdo con la Guía de Buenas Prácticas del BM.
- Coordinar con entidades especializadas para diseñar e implementar las actividades del plan de acción, como es el Consejo Distrital para la Atención Integral a Víctimas de la Violencia Intrafamiliar y Violencia y Explotación Sexual.
- Implementar un mecanismo de atención a quejas y reclamos amigable y accesible para NNyA en ambas líneas, de acuerdo con la Guía de Buenas Prácticas. Esto implica identificar previamente las necesidades de fortalecimiento de los servicios de atención a víctimas existentes y vincularse con líneas de denuncias como el 141 del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar, 106 de la Secretaría de Salud, 123 de Emergencias y el Sistema de Alertas de la Secretaría de Educación del Distrito.

² Documento de diagnóstico e identificación de factores estratégicos. Política Pública de Acción Climática Bogotá 2050 https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/documento_diagnostico_e_identificacion_de_factores_estrategicos_-_cambio_climatico.ajustado_0.pdf?utm_source=chatgpt.com

INFORME DE MONITOREO SOBRE EL IMPACTO DE LA LÍNEA 1 y 2 DEL METRO DE BOGOTÁ

1. Introducción

A través del presente documento, las organizaciones Asociación Ambiente y Sociedad (AAS), Fundación Renacer y Asdown Colombia, en asociación con Bank Information Center (BIC), buscan promover el cumplimiento efectivo de los estándares socioambientales exigidos por el Banco Interamericano de Desarrollo (de ahora en adelante BID) y el Banco Mundial (de ahora en adelante BM) en la ejecución de los proyectos línea 1 y línea 2 del metro de Bogotá. Mediante la integración del conocimiento especializado de cada organización, se construye el siguiente informe que incorpora tres líneas de trabajo: 1) la defensa del medio ambiente desde un enfoque de derechos humanos; 2) la defensa de los derechos de las personas con discapacidad mediante el acompañamiento a estas personas y sus familias; y 3) la prevención y respuesta frente a riesgos de EAAS de NNyA.

Los hallazgos y recomendaciones se basaron en investigación documental y entrevistas con grupos clave para identificar impactos y riesgos potenciales. El objetivo fue crear un documento con recomendaciones para mejorar el diseño, construcción y operación de los proyectos, promoviendo que tanto la línea 1 y la 2 del metro de Bogotá sean ambientalmente sostenibles, se aborden riesgos climáticos en la planificación y construcción de infraestructura, incluya a grupos marginalizados, y contemple medidas robustas para prevenir y responder al EAAS de NNyA. Reconocemos que los proyectos de la línea 1 y la línea 2 del metro se encuentran en distintas fases. Por ello, las recomendaciones del documento deberán interpretarse y aplicarse según la etapa correspondiente de cada proyecto.

2. Metodología

Para la elaboración del presente documento se tuvo en cuenta la experiencia de la comunidad y de actores clave en el proceso de definición y construcción del metro. Se realizaron tres procesos para la recolección y análisis de información: revisión documental; identificación

de actores y diseño de herramientas de recolección de información; y trabajo de campo (entrevistas y observación)

2.1 REVISIÓN DOCUMENTAL:

Se realizó la revisión de documentos publicados de los proyectos de la Línea 1 y Línea 2 del Metro en la página web de la EMB, así como en los portales del BM y el BID; específicamente, se analizaron los documentos de evaluación del proyecto, el Estudio de Impacto Ambiental y Social (de ahora en adelante EIAS), que incluye el Plan de Manejo Ambiental y Social, el Plan de Gestión de Riesgo de Desastres, el Informe del Plan de Participación de las Partes Interesadas, la Evaluación de Impactos, la Zonificación Ambiental y Social, Análisis de Alternativas y la Línea Base del Proyecto. Adicionalmente, y con el fin de ampliar la información contenida en los documentos en mención, se radicaron solicitudes formales de información mediante derechos de petición a las siguientes instituciones: Empresa Metro de Bogotá, Metro Línea 1 SAS, Consorcio Supervisor PLMB y la Secretaría de Ambiente.

2.2 IDENTIFICACIÓN DE ACTORES

Con el fin de realizar un monitoreo apropiado a los posibles impactos que se generen con el proyecto de la línea 2 del metro de Bogotá, se identificaron diversos actores e instituciones clave de orden distrital, local y comunitario:

- **Entidades financiadoras:** Banco Mundial (BM) y Banco Interamericano de Desarrollo (BID).
- **Cliente:** Empresa Metro de Bogotá, concesionario Metro línea 1 SAS.
- **Partes interesadas:** líderes comunitarios; representantes de Consejos Locales de Discapacidad, personas con discapacidad y sus familias o cuidadores, en las localidades de Chapinero, Barrios Unidos, Engativá y Suba; representante junta de acción local de la localidad de Kennedy; representantes de la junta de acción comunal de la localidad de Chapinero del barrio

Pardo Rubio; Directivas de las Direcciones locales de Santa Fe y Teusaquillo; docentes, coordinadores de disciplina y coordinadores académicos, de Instituciones Educativas de las localidades de Chapinero, Teusaquillo, Santa Fe y Kennedy.

- **Entidades clave:** Secretaría de Ambiente, Directivas de las Direcciones locales de Santa Fe y Teusaquillo; Secretaría de Educación Distrital, Instituciones Educativas de las localidades de Chapinero, Teusaquillo, Santa Fe y Kennedy; Secretaría de Integración Social; Consorcio Supervisor PLMB

2.3 TRABAJO DE CAMPO:

El trabajo de campo se realizó entre los meses de agosto y septiembre de 2024, mediante diferentes encuentros y entrevistas con grupos focales, referentes distritales, representantes locales y líderes comunitarios de las localidades involucradas en el proyecto de construcción de la línea 1 y 2 del metro, incluyendo:

- Una entrevista a Diana Castro, edilesa de la Junta de Acción Local (JAL) de la localidad de Kennedy y miembro del colectivo Juntanza Techotiva, con el fin de recopilar experiencias sobre las afectaciones en la etapa de construcción de la línea 1 del metro. Desde su rol y mediante redes sociales, la edilesa ha adelantado denuncias públicas debido a la ineficiente respuesta de la EMB a los conflictos socio ambientales y afectaciones a la salud pública derivados de la construcción del patio taller.
- Visitas a las Oficinas de atención y servicios a la ciudadanía del Metro de Bogotá con el fin de identificar los mecanismos de acceso a la información y participación por parte de la ciudadanía.
- Consultas y diálogos con la población con discapacidad mediante los siguientes espacios de conversación.³
- Entrevistas semiestructuradas con docentes, estudiantes, padres de familia, funcionarios locales y la comunidad. Esto incluyó reuniones con directores locales de Educación en Chapinero, Teusaquillo, Santa Fe y Kennedy, localidades donde se construyen tramos de la Línea 1 del Metro, para socializar el objetivo del monitoreo, gestionar espacios de aplicación y presentar los formatos de consentimiento informado. Posteriormente, se llevaron a cabo cuatro grupos focales, uno por institución priorizada: Colegio de las Mercedes (Santa Fe), Colegio Simón Rodríguez (Chapinero), Colegio Manuela Beltrán (Teusaquillo) y Colegio O.E.A. (Kennedy), con la participación de 11 a 13

estudiantes de los grados décimo y once. También se realizaron entrevistas con coordinadores de cada institución y visitas a oficinas de atención al ciudadano en Chapinero y Santa Fe.

3. Hallazgos

Se identificaron deficiencias en la planificación e implementación de la Línea 1 del metro, así como en el diseño de la Línea 2, las cuales se agrupan en cinco áreas: (i) baja participación y consulta real y efectiva de las partes interesadas; (ii) deficiente identificación de los impactos ambientales esperados y de los riesgos durante la construcción para los habitantes del área de influencia directa e indirecta, así como para personas con discapacidad, niñas, niños, adolescentes y jóvenes; (iii) errores y omisiones en la identificación de riesgos asociados al cambio climático y en la propuesta de medidas de adaptación y mitigación; (iv) situaciones de riesgo y vulneración de derechos de personas con discapacidad; y (v) falta de medidas de prevención y respuesta ante riesgos de EAAS para NNyA, incluyendo la ausencia de mecanismos de reporte y denuncia adaptados a esta población.

3.1 FASE DE PLANIFICACIÓN (PRE-APROBACIÓN)

Según revela el capítulo 13 del EIAS “Informe de Participación” de la línea 2, en el marco del proyecto se realizaron consultas entre octubre de 2021 y septiembre de 2022. El proceso de consulta estuvo dirigido a la población en general, dividida en grupos de interés, en los cuales fue particularmente escasa la participación de la población objetivo del presente monitoreo (personas con discapacidad y sus familias, organizaciones sociales de discapacidad, NNyA y jóvenes). En este capítulo del EIAS se cataloga al Cabildo indígena Muisca de Suba como un grupo opositor al proyecto; vale la pena resaltar que este grupo poblacional tiene una relación cultural y espiritual estrecha con el territorio de Suba y los humedales por lo que existen preocupaciones por las afectaciones a estos ecosistemas.

En cuanto a los riesgos a la biodiversidad, el proyecto tiene impactos previstos en sitios Ramsar (humedales de importancia internacional), reconocidos como hábitats críticos tanto por el Marco de Política Ambiental y Social

³ Un detalle de las instituciones e informantes claves de este trabajo puede encontrarse en las notas al final del documento en el anexo 1.

del BID (MPAS)⁴ como por el Marco Ambiental y Social del BM (MAS). Estas áreas se encuentran protegidas por los marcos legales nacionales. Por tanto, se debe garantizar que en los documentos de estudio preliminares, incluso antes de la elaboración del “Plan de Manejo de Biodiversidad”, el prestatario evalúe el contexto amplio de impactos indirectos más allá de la huella del proyecto.⁵ En el capítulo 5 del EIAS (línea base) en el componente de áreas ecosistémicas sensibles se reconoce el área de influencia indirecta (AII) de la estructura ecológica principal: “A nivel preliminar y durante la operación del proyecto, el AII sobre los elementos de la EEP y los humedales está relacionada con los efectos potenciales sobre la calidad y cantidad del agua derivados de la potencial modificación de la interacción de las aguas superficiales con las aguas subterráneas, y aquellas áreas que proveen hábitat o lugares de paso de la fauna especialmente de la avifauna”, pero siguen sin estar claras las medidas a adelantar para reducir al máximo las afectaciones a estos ecosistemas.

En este sentido existen falencias en la documentación publicada en el resumen ejecutivo del EIAS donde se presenta la siguiente información: “De acuerdo con lo anterior, el proyecto L2MB no interviene elementos de la EEP de la ciudad de Bogotá y su cruce se realiza de forma subterránea sin intervenir los límites legales establecidos por la SDA, sin interferir la zonificación ambiental del humedal Juan Amarillo o Tibabuyes, y sin afectar sus componentes y funcionalidad ecológica” (EIAS, P.19). Por otra parte, más adelante se menciona “si bien no existe intervención en superficie en los humedales Juan Amarillo y La Conejera ni en sus límites legales, es posible que se generen impactos (directos, indirectos o acumulativos) sobre estos elementos por el desarrollo del proyecto, los cuales serán gestionados con medidas de manejo (..) en el “Plan de Acción de la biodiversidad” el cual se elaborará previamente al inicio de la construcción” (EIAS, P.71). Sin embargo, no quedan claros los alcances de dichos impactos directos, indirectos y acumulativos, que de acuerdo a la magnitud del proyecto, se puede

4 En la gestión de la biodiversidad, el MAPS reconoce que el prestatario deberá minimizar los impactos sobre la biodiversidad y ejecutar las medidas de mitigación que correspondan. Sin embargo en el caso de los hábitats críticos, los prestatarios deben cumplir los siguientes requisitos: (i) debe demostrar que no existe otra alternativa viable (ii) que el proyecto no generará impactos adversos cuantificables sobre los valores de biodiversidad por los que fue designado hábitat crítico (iii) que no generará reducción neta de ninguna especie amenazada (iv) que el programa de gestión incorpore un programa sólido de seguimiento y evaluación de la biodiversidad. Para ello, requiere que se desarrolle un “plan de acción de biodiversidad” dirigido a lograr aumentos netos en los valores de biodiversidad” (BID, 2020).

5 Según las Guías para el marco de política ambiental y social del BID “Los impactos como la sobreexplotación, los cambios hidrológicos, los cambios en las cargas de nutrientes y el aumento de la contaminación (que puede incluir emisiones, vertidos, contaminantes del suelo, ruido, vibraciones, polvo, etc.) pueden tener impactos adversos en la biodiversidad pero que no redundan en la conversión de los hábitats naturales. Por lo tanto, (...) la NDAS 6 requiere que la evaluación de riesgos e impactos del prestatario sea ampliamente inclusiva de todos los tipos de riesgos e impactos potenciales para la biodiversidad y los servicios ecosistémicos y que no debe limitarse a la conversión y degradación de los hábitats naturales” (2021, p. 200).

esperar que realicen afectaciones tanto superficiales como subterráneas, impactando los elementos abióticos (suelos e hidrología) y las especies que habitan el humedal. Por ello, es importante que en cumplimiento del estándar ambiental y social 10 del marco de política ambiental y social de los bancos “Participación de las Partes Interesadas y Divulgación de Información” las partes interesadas tengan acceso a información clara sobre el alcance, efectos de los impactos ambientales y las respectivas medidas de manejo (en el marco de la jerarquía de mitigación), durante todas las etapas del proyecto y previo al proceso de adjudicación.

En el mismo Resumen Ejecutivo se mencionan acercamientos con el Instituto Nacional para Sordos (INSOR), el Instituto Nacional para Ciegos (INCI) y el Comité Técnico Distrital de Discapacidad, como referentes de la población con discapacidad. Sin embargo, no se hizo evidente la participación de otros organismos o agremiaciones relevantes, entre ellas Organizaciones de la Sociedad Civil y entidades públicas que tienen a cargo la implementación de la Política Pública de personas con discapacidad y la Política Pública de niños, niñas y adolescentes y programas o servicios dirigidos a estas poblaciones. En la verificación de campo, los representantes de las organizaciones consultadas tenían, a la fecha, una muy baja o nula recordación de la información recibida del proyecto y de los espacios en donde podrían intervenir como grupos de interés.

En cuanto a la participación de las partes interesadas, ya en experiencias de participación de la línea 1 del metro, se ha evidenciado una priorización de problemáticas como el cierre de vías o el corte de servicios públicos domiciliarios, por encima de las afectaciones del proyecto a nivel ambiental, de salud pública, de participación de personas con discapacidad y accesibilidad universal, y de EAAS contra NNyA.

Situación similar se evidenció en los procesos de participación de la línea 2 del metro, donde si bien se han socializado temas asociados al desarrollo de infraestructura, movilidad, patrimonio cultural, seguridad y sector económico; no se incluyeron ciertas temáticas ambientales, especialmente el riesgo de afectación sobre los ecosistemas Ramsar, los impactos previstos durante la etapa de construcción asociados a impactos de Cambio Climático, así como sobre las consideraciones y acciones de mitigación y adaptación previstas para las obras y el funcionamiento.

En relación a violencias de género (VBG) y EAAS contra NNyA, las entrevistas y grupos focales realizados en instituciones educativas a funcionarios/as y adolescentes, evidencian que la información brindada en fases previas a la construcción del Metro Línea 1 estaban orientadas

a las obras que iniciarían en estas zonas, los cierres que podrán afectar la movilidad y acceso a vías y la presencia de personal de la EMB, mas no se abordaron los potenciales riesgos de EAAS contra NNyA.

Los espacios de formación y sensibilización a los empleados y las empleadas de la EMB se han orientado en el reconocimiento a las violencias contra las mujeres y la población de la comunidad LGBTIQ+. Sin embargo, no hay una visibilización de los riesgos de EAAS a los que están expuestos en las zonas donde se avanza en la construcción de las obras. En una de las entrevistas realizadas a una funcionaria de la Secretaría Distrital de Integración Social de la Subdirección Local de Kennedy, refiere que en uno de los espacios de participación convocados por la EMB con la comunidad, la Secretaría para la Mujer realizó un taller de sensibilización de las violencias contra las mujeres y la comunidad no le permitió continuar la presentación, argumentando que estos temas no eran de su interés y pidieron que retomaran la reunión con las necesidades que estaban afectando el sector económico y la movilidad.

3.2 CONSTRUCCIÓN-IMPLEMENTACIÓN Y OPERACIÓN DE LA LÍNEA 1 Y 2 DEL METRO

A partir de la información recolectada mediante la entrevista a la representante de la Junta de Acción Comunal (JAC) y líder local de la localidad de Kennedy respecto a la etapa de construcción de la línea 1 del metro de Bogotá, se pudo identificar conflictos socio ambientales en la zona de construcción del patio taller, que era anteriormente un relleno sanitario; ya que se generaron afectaciones a la comunidad y problemas de salud pública, profundizado por las falencias del consorcio ejecutor en el seguimiento y respuesta de las denuncias ciudadanas. Esto permite evidenciar que, las afectaciones ambientales que se generen, no se limitan a la construcción como tal de la línea, sino en general a todas las actividades relacionadas con esta, como por ejemplo, el manejo inadecuado de residuos sólidos.

Ahora, si bien conforme los documentos e información recopilada, se estima que los elementos de la estructura ecológica principal (EEP) no sean intervenidos durante la etapa constructiva del proyecto; lo cierto es que, en el área de influencia indirecta (AIID) -que corresponde a aquella donde los impactos trascienden el espacio físico del proyecto sobre los elementos de la EEP- y los humedales, se reconoce la posibilidad de que se presenten afectaciones potenciales sobre la calidad y cantidad del agua derivados de la potencial modificación de la interacción de las aguas superficiales con las aguas subterráneas durante la operación del proyecto.

Por lo tanto, resulta problemático afirmar de primera

mano que no existirá conflicto socio ambiental alguno, como se señala en el resumen ejecutivo del EIAS. Además, se debe tener presente las actualizaciones y avances de la normativa distrital frente a la protección del Humedal la Conejera, contemplado dentro del área de influencia indirecta por la construcción del patio taller de la línea 2 del metro; específicamente se destaca la reciente sentencia del Consejo de Estado por medio de la cual se ordena a las entidades distritales que “delimiten las zonas de de protección del Humedal la Conejera (...) Realizar inspecciones a la ronda del Humedal La Conejera e iniciar las acciones administrativas necesarias en aras de garantizar la protección de la misma, conforme a las reglas previstas en el POT” (Consejo de Estado, sala de lo contencioso administrativo sentencia del 5 de septiembre de 2024)

En este mismo sentido, es importante traer a colación que en el documento de Diagnóstico e Identificación de Factores Estratégicos que hace parte de la Política Pública de Acción Climática-Bogotá 2050 de la Secretaría Distrital de Ambiente, se reconoce a Bogotá como una ciudad vulnerable al cambio climático, ya que posee una alta sensibilidad.⁶

En el estudio de riesgo climático de la ciudad se identificaron las siguientes amenazas climáticas: inundaciones, movimientos en masa, incendios forestales, avenidas torrenciales e islas de calor urbanas. Específicamente respecto al impacto sobre sectores sensibles, vale la pena mencionar las consideraciones frente al transporte:

- **Inundaciones:** “cuando se presentan eventos de inundación en Bogotá, uno de los sectores con mayor afectación es el transporte. Esto se debe a los procesos de encharcamiento en las vías que, en muchos casos, son producto del inadecuado mantenimiento en las redes de canales de desagüe de aguas lluvias, o por los altos niveles de precipitaciones que superan la capacidad de drenaje de estos”.
- **Movimientos en masa:** “Transporte: este receptor sensible es uno de los que mayores afectaciones presenta por la ocurrencia de eventos de movimientos en masa, al generar daños en las vías e interrumpir la movilización, dejando incomunicadas algunas zonas de la ciudad. Las zonas que presentan amenaza alta en la red vial se encuentran ubicadas en las localidades de Usme y San Cristóbal, así como en las UPZ 69 y 70 de la localidad de Ciudad

⁶ Sensibilidad es entendida como el grado en el que un sistema se ve afectado por eventos asociados al cambio climático; en contraposición de una baja capacidad adaptativa, la cual se refiere a los reajustes a largo plazo y sostenidos frente a los impactos climáticos y sus repercusiones asociadas buscando atenuar los efectos perjudiciales y aprovechar las oportunidades beneficiosas actuales o futuras del clima y sus efectos.

Bolívar. Vale la pena señalar que el TransMiCable de Bogotá, localizado en la localidad de Ciudad Bolívar, presenta alto impacto por movimientos en masa”.

- **Avenidas Torrenciales:** “Transporte: al igual que en el caso de las edificaciones, en el receptor/sector transporte se evidencia que la localidad de Rafael Uribe es una de las que mayor impacto presenta, producto de la materialización de avenidas torrenciales, así como la localidad de Tunjuelito. En el sector rural, las localidades más afectadas son Usme y Sumapaz”.

A pesar de las identificaciones que se han realizado por parte de la autoridad ambiental de los posibles impactos de cambio climático que se generan en el sector transporte, los documentos publicados actualmente por la empresa metro no cuentan con un enfoque claro de medidas enfocadas a la reducción de riesgos climáticos. Al momento de consultar directamente a la empresa por las medidas de adaptación en la estructuración del proyecto, se identificó que se han contemplado acciones de protección contra inundaciones en el patio taller, pero existen dudas sobre la contemplación de otros eventos de riesgo climático, para garantizar la sostenibilidad del proyecto a largo plazo. Esto claramente evidencia una debilidad en la identificación de riesgos en la etapa de construcción de la línea 2 del metro, que deberá ser tenida en cuenta por el BID y el BM en su participación como financiadores del proyecto.

Frente a la falta de información disponible se realizó una consulta directa enviada vía correo electrónico el 3 de Octubre de 2024 al BM donde se solicitó que se especificara sobre la estrategia que se empleará para garantizar la resiliencia climática del proyecto. Frente a esto pudimos evidenciar la consideración de los siguientes riesgos climáticos: deslizamientos de tierra, terremotos, inundaciones, aluviones, incendios y aumentos en las temperaturas máximas. En este sentido, evaluamos de manera positiva las siguientes medidas de adaptación:

- “En particular, la adaptación a los deslizamientos de tierra cerca de las estaciones y zonas sensibles del suelo debido a fenómenos climáticos extremos incluirá la estabilización y el monitoreo periódico del mantenimiento de túneles y estaciones. Estos elementos incorporan diseños sismorresistentes avanzados que permitirán al proyecto resistir eventos sísmicos de hasta magnitud.
- Para hacer frente a las inundaciones provocadas por lluvias intensas y marejadas ciclónicas, los diseños considerarán caudales con un período de retorno de 1.000 años. Las estaciones y campamentos temporales no se situarán cerca de canales pluviales o cuerpos de agua durante la fase de construcción,

y se evitará obstruir flujos de agua en áreas bajas o drenajes naturales. Además, se mantendrá una distancia de 30 metros de cuerpos de agua y 100 metros de fuentes de agua. También se podría contemplar la construcción de plataformas elevadas para reducir la vulnerabilidad a las inundaciones.

- Los sistemas de ventilación, preparados para temperaturas extremas, asegurarán que las estaciones mantengan su funcionalidad durante olas de calor y puedan circular aire conforme a las normas locales e internacionales de calidad del aire.
- El diseño de la terminal ferroviaria tomará en cuenta los aluviones, control de pendientes, estabilización y protección del suelo, así como vigilancia de los cursos de agua cercanos. El río Bogotá añade un riesgo de inundación al patio de Suba. La evaluación del Banco L2MB ha verificado los niveles de agua y contempla un sistema de emergencia que monitorea el riesgo de inundación, acciones de mitigación y protocolos de evacuación alrededor de los patios de maniobras para L2MB”

Estas medidas son de vital importancia, ya que estos eventos afectan de manera diferenciada a las poblaciones vulnerables. Por ejemplo: frente a las personas con discapacidad las lluvias generan un alto grado de afectaciones asociadas a los riesgos de lesiones por caídas, salud respiratoria e infecciones por contaminación de aguas;⁷ el efecto de las inundaciones es más crítico, dado que implica el aislamiento de las personas en sus viviendas, mientras cesa la emergencia; el caso de calor extremo podría ocasionar desestabilización en las personas que usan prótesis, sillas de ruedas u otros dispositivos que se afecten con las temperaturas elevadas,⁸ entre otras.

Sin embargo, no quedan claras las medidas de respuesta con un enfoque diferencial que considere las condiciones particulares de las personas con discapacidad; quienes conforme se ha identificado en la parte de planificación, no han accedido a la información necesaria para entender los posibles impactos del proyecto ni han participado activamente en la etapa de planificación en la que se identifican los riesgos adicionales a la construcción de la línea 2 del metro. Es fundamental tener en cuenta esta población; ya que, según la encuesta de movilidad 2019 de la Secretaría de Movilidad del Distrito, las personas con movilidad reducida en Bogotá hacen 1.246.781 viajes al día. Asimismo, las personas con discapacidad consultadas en las reuniones de Consejos locales enfrentan barreras como la actitud de algunos

⁷ Según testimonios de representantes de discapacidad (madres de familia) de la localidad de Barrios Unidos, en reunión con el Consejo Local de Discapacidad

⁸ Así lo ha constatado Asdown en algunas conversaciones de atención de familias, en los últimos años.

conductores de taxis que se niegan a transportarlos con las sillas de ruedas y dificultades de accesibilidad en el transporte público actual. Todo esto, plantea una gran oportunidad de mejora en la oferta accesible del Metro y la infraestructura circundante, porque al conseguir que las personas con discapacidad se movilicen mayoritariamente en el sistema metro, generaría un impacto positivo en su calidad de vida y en la reducción de emisiones atmosféricas, por el no uso de vehículos particulares y taxis. Es decir, un aporte significativo a la descarbonización del transporte.

En lo referente a la identificación y aplicación de acciones de prevención de EAAS y mecanismos de reporte y denuncia para NNyA en la construcción de la línea 1 del metro, se señala que en las visitas efectuadas a las oficinas de atención y servicios a la ciudadanía del Metro de Bogotá, se identificaron documentos publicados con información del código de conducta que prohíbe la EAAS de NNyA. Este se encuentra disponible tanto en español, como en chino. En las oficinas del Metro de Bogotá también se visualizan piezas comunicativas con la información de la ruta de atención de violencia de género y violencia contra la comunidad LGBTIQ+ pero no se encontró información publicada para reportar violencia contra NNyA. Esta información tampoco se encontró publicada o compartida en las instituciones educativas visitadas.

De acuerdo con la información compartida por un funcionario de la Empresa del Metro, las acciones de prevención y los mecanismos de reporte y denuncia en la implementación de la línea 1 del metro se han articulado con la Secretaría de la Mujer, la Secretaría de Seguridad, la Policía y la Dirección de Diversidad Sexual de la Secretaría de Planeación. Sin embargo, no se han articulado con las entidades responsables de la protección de NNyA, como son: el Instituto Colombiano de Bienestar Familiar (ICBF), a través de su Centro Zonal y la Línea 141, el Instituto Distrital para la Protección de la Niñez y la Juventud (IDIPRON) y la Secretaría de Salud.

Respecto a los colegios consultados, algunos están ubicados en “zonas de tolerancia” de Bogotá, donde hay habitantes de calle, consumo de sustancias psicoactivas, al igual que establecimientos de prostitución. Los estudiantes entrevistados afirman que sí hay una percepción de inseguridad y riesgo en el entorno del colegio, porque deben movilizarse por zonas que tienen cierres por las obras de construcción y el paso obligatorio debe ser por estas zonas de inseguridad. Es importante señalar que la mayoría de estudiantes llegan solos al colegio y se regresan solos a sus casas, lo que representa un riesgo al transitar por estas zonas.

En las Instituciones Educativas donde los funcionarios

de la Empresa del Metro han realizado talleres, los y las estudiantes manifiestan que estos fueron ejercicios de sensibilización en cultura ciudadana y movilidad segura, frente al uso de otros medios de movilidad, entre ellos, el uso de la bicicleta y caminar por las zonas peatonales. Al preguntar a los estudiantes si en alguno de los momentos del taller se abordó el tema de derechos de niños, niñas y adolescentes, riesgos de violencias de manera general, mecanismos de reporte o denuncia, afirmaron que no se socializa información relacionada con el tema. Lo que constituye un riesgo latente en la zona de la línea 1 y, en consecuencia, puede ser un riesgo alto en la etapa de construcción de la línea 2 del metro; ya que los cierres y afectaciones a la movilidad puede aumentar este riesgo.

4. Recomendaciones

De conformidad con los principales hallazgos identificados, a continuación se presentan una serie de recomendaciones para ser consideradas por el BID y el BM:

4.1 PARTICIPACIÓN DE PARTES INTERESADAS

- **Garantizar participación significativa y acceso a información sobre los proyectos** de la Línea 1 y 2 del Metro y sus impactos ambientales y sociales, desde fases tempranas del proyecto y a lo largo de toda su duración, de acuerdo con lo dispuesto por los marcos ambientales y sociales de BID y BM. Este principio está en línea con el Acuerdo de Escazú, siendo Colombia signatario, donde se busca garantizar la difusión de información ambiental relevante de manera sistemática, proactiva, oportuna, regular, accesible y comprensible.
- **Abordar en los contenidos de los materiales de difusión** todos los impactos y riesgos ambientales previstos del proyecto, su nivel y alcance, a cabalidad y de manera clara. Los informes deben dar cuenta de la adopción de la jerarquía de mitigación (para evitar, mitigar y restaurar los riesgos). Entre los impactos, deben corregirse las inconsistencias en el EIAS de la Línea 2 para dar cuenta de los impactos y riesgos en los Humedales de importancia internacional (hábitats críticos), dando debida justificación de la ausencia de alternativas viables, y dar constancia de participación de comunidades indígenas y grupos vulnerables.
- **Ampliar los canales de difusión** para alcanzar a todas las comunidades de las zonas de impacto directo e indirecto del proyecto. Para esto, debe haber un trabajo en conjunto de comunicación con las alcaldías locales para socializar la información

de manera pedagógica y clara a las diferentes poblaciones. La información relativa al proyecto, inclusive aquella de carácter técnico, debe estar disponible de manera abierta y de forma simplificada, a través de medios electrónicos y físicos, sin necesidad de tener que solicitarla.

- **Garantizar la inclusión de personas con discapacidad en las consultas.** Los Consejos Locales de Discapacidad⁹ son un espacio ideal para la difusión de información y la participación de personas con discapacidad. Se recomienda establecer un espacio de consulta dentro de estos consejos, para presentar y dialogar sobre los riesgos del proyecto, informar sobre el avance de las obras y recoger inquietudes y observaciones de la comunidad, siguiendo el modelo utilizado por los representantes del servicio de TransMilenio.¹⁰ Asimismo, se sugiere realizar un mapeo de la población impactada por la construcción y operación de las Líneas 1 y 2, incluyendo a personas con discapacidad. La Secretaría Distrital de Integración Social dispone de un registro de organizaciones que podría consultarse para crear una base de datos con información de personas con discapacidad en las localidades, facilitando la comunicación directa, tanto física como electrónica, para la divulgación y consulta de información.
- **Incluir medidas específicas para mitigar los riesgos climáticos en poblaciones vulnerables,** reconociendo cómo los eventos climáticos extremos afectan de manera desproporcionada a mujeres y personas con discapacidad.
- **Incluir en el Plan de Participación de Partes Interesadas** de ambas líneas de metro consultas significativas y ejercicios de participación con NNyA, así como organizaciones de derechos de las infancias. Se recomienda la utilización de los mecanismos y acciones pedagógicas en las instituciones educativas, espacios culturales y de recreación. El Consejo Consultivo de niños niñas y adolescentes tiene espacios de participación de cada localidad, donde estos grupos aportan en la construcción de políticas, proyectos o programas. Es importante poder vincular a NNyA en los espacios donde se realicen ejercicios específicos con ellos para el reconocimiento de riesgos y el diseño de medidas de mitigación. Estos espacios deben ser coordinados con las entidades del Distrito que lideran el Consejo Consultivo.

4.2 PREVENCIÓN Y MITIGACIÓN DE RIESGOS AMBIENTALES

- **Evitar y mitigar riesgos sobre hábitats críticos** para la biodiversidad en el área de influencia del proyecto de la L2. Debe brindarse claridad sobre el alcance y dimensión de las afectaciones esperadas y riesgos, para evitar la pérdida de biodiversidad y de patrimonio natural y cultural que puedan ocasionarse por la modificación del uso y movimientos de suelo, afectación de los flujos hidrológicos (afectaciones a acuíferos superficiales y subterráneos), desplazamiento de fauna endémica, pérdida y contaminación de suelo y los acuíferos. Asimismo, se debe proporcionar claridad sobre el manejo y la disposición adecuada de residuos sólidos y líquidos tanto para la fase de construcción como de operación.
- Contar con información en los planes de detalle donde se especifique las medidas que se adelantarán para disminuir al máximo la afectación de los Humedales. Si bien el Plan de Manejo de Biodiversidad será elaborado por el consorcio adjudicatario, **en los planes de detalle del proceso de diseño y estructuración ya se debe contar con esta información de público acceso,** teniendo en cuenta la línea de base ambiental y las acciones de conservación correspondientes. Además, se debe considerar la importancia ecológica de estos ecosistemas y sus servicios ecosistémicos, resaltando: Servicios de regulación (control de inundación, mejoramiento calidad del agua, mitigación y adaptación al cambio climático, regulación niveles del sistema hídrico de la ciudad), Servicios de apoyo (Reservorios de biodiversidad, retención de nutrientes), Servicios culturales (Valor estético, educación e investigación, relaciones sociales, valor espiritual y religioso).
- **Reconocer los servicios culturales** y la conexión espiritual de los humedales con el pueblo indígena Muisca de la localidad de Suba.¹¹
- Considerar, en los documentos preparatorios, **la posibilidad del surgimiento de un conflicto socio ambiental por las afectaciones a estos ecosistemas,** así sea por impactos indirectos y acumulativos.
- Exigir al prestatario el **correcto seguimiento y atención de las denuncias y reclamos de las**

¹¹ Según palabras de un taita del cabildo indígena “el humedal es un pulmón para nosotros y vitalidad, es como el vientre materno de nuestra madre y hay una conexión espiritual desde el cordón (...) si no se limpia los humedales, sino se mantienen las cosas, pues obviamente, poco a poco, el ser humano se va enfermando” (Radio AlterAtiva, 14 de febrero de 2019, Concepción Muisca del Humedal de Suba – Entrevista). Por tanto, no se debe minimizar la trascendencia del ecosistema en el bienestar y construcción de tejido social de la comunidad

⁹ Esta instancia tiene dos esquemas: 1) Consejo local cerrado, con sólo miembros acreditados e invitados autorizados y el 2) Consejo local ampliado, que es abierto a toda la comunidad de la localidad.

¹⁰ Si bien, son un medio de transporte diferente a las líneas del metro, se puede adaptar este tipo de mecanismos para este medio de transporte.

partes interesadas. Si bien actualmente existe una sistematización de esta información por parte de la Empresa del Metro, no es posible establecer una trazabilidad de las acciones adelantadas.¹² En el caso de que los instrumentos de recepción de quejas y reclamos del cliente sean insuficientes es necesario dar a conocer el funcionamiento y acceso a los canales directos que se encuentran a disposición de las partes interesadas para presentar quejas sobre el desempeño ambiental y social de los pr¹³oyectos.

4.3 RIESGOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO EN GRUPOS VULNERABLES

- Las medidas de adaptación deben ser inclusivas para las personas con discapacidad. Para garantizar un funcionamiento adecuado e inclusivo del metro, es esencial prepararse para anticipar y responder de manera efectiva a eventos climáticos extremos y sus repercusiones, a través de la incorporación de medidas de diseño y protocolos de operación y mantenimiento. Todas las medidas diseñadas para mejorar la resiliencia al cambio climático y a los riesgos climáticos deben ser inclusivas para las personas con discapacidad.
- La evaluación integral de riesgos en la ejecución y operación en el sistema de Metro debe contemplar en detalle **las necesidades de las personas con diferentes tipos de discapacidad**, aplicando normas de acceso universal y considerando riesgos a largo plazo asociados al cambio climático. Es crucial ir más allá del análisis para usuarios de sillas de ruedas e incluir accesibilidad para personas ciegas, sordas, con discapacidad psicosocial e intelectual. Además, deben ampliarse las actividades de divulgación, consultas y pruebas de diseño con la participación de este grupo poblacional. Por ejemplo, ajustes en la altura de plataformas deben garantizar accesibilidad para sillas de ruedas, personas ciegas, adultos mayores, personas de talla baja y niños.
- **Garantizar una articulación intermodal** durante la operación del proyecto que permita un esquema de operación integrada entre el sistema metro y las demás ofertas de la ciudad: Transmilenio, SITP, ciclorutas, cable y otros, que armonicen los mismos principios de accesibilidad universal e inclusión social.
- Es necesario que los aportantes de la L2 publiquen de manera completa y en lenguaje claro cuáles serán **las medidas previstas para la mitigación de**

¹² por ejemplo, para mitigar afectaciones a la comunidad que ya se han evidenciado en la construcción de la línea 1 del metro.

¹³ Por ejemplo, el protocolo de quejas ambientales y sociales del BID o el Servicio de atención de reclamos del BM que permita dar una adecuada respuesta y resolución a las situaciones inatendidas por el cliente.

riesgos por el cambio climático¹⁴ de manera que se garantice acceso de la sociedad civil, la academia y expertos técnicos independientes. Es necesario que sobre esta información **se lleve a cabo la difusión y consultas** específicas sobre estas temáticas con las comunidades afectadas y grupos de interés. Debe considerarse un enfoque integral que considere las condiciones particulares de las personas más vulnerables a los riesgos climáticos, que incluyen eventos extremos.

- **Desarrollar un programa de formación** dirigido a los operadores de transporte y al personal de las estaciones con el objetivo de aumentar la concientización sobre las personas con discapacidad y sus necesidades de transporte y reforzar, además, la construcción de una cultura ciudadana asociada al respeto por la diferencia y la inclusión social en el transporte público.
- **Para la fase de construcción** es fundamental contar con señalética adecuada y personal de apoyo para las personas con algún tipo de discapacidad en los sitios de obra, teniendo especial cuidado con los espacios abiertos, fosos o excavaciones, en donde se aseguren corredores accesibles con protección. Es importante comunicar dónde se está construyendo y bloquear los espacios abiertos, fosos o excavaciones para prevenir accidentes.
- **En la etapa de operación debe haber** sistemas de información accesibles de fácil lectura, identificar el tren y la línea por color, número y altavoz, las estaciones deben contar con información podotáctil; información de la estación donde se encuentra, la siguiente y la anterior.

4.4 MEDIDAS DE PREVENCIÓN Y RESPUESTA A EAAS

- **Realizar un análisis de riesgo** en ambos proyectos que esté enfocado en las necesidades específicas de NNyA y personas con discapacidad. Este análisis debe considerar los contextos de riesgo social, incluyendo EAAS, en las zonas específicas donde se desarrollarán las obras de construcción, con el objetivo de minimizar la exposición a riesgos asociados a dinámicas como el consumo de sustancias, la prostitución, la presencia de habitantes de calle, así como áreas con alta incidencia de asaltos, robos, etc. En el caso de la línea 2 del Metro, este análisis debería reflejarse en

¹⁴ Las medidas de adaptación anunciadas por el BM no se encuentran disponibles en los documentos publicados en los portales web de la Empresa Metro o de los bancos, por lo que no es de público acceso, es así que es necesario conocer los documentos oficiales donde se encuentren registradas estas medidas de adaptación al cambio climático o si no se han incluido que se especifique esta información en los estudios de detalle previo a la aprobación del préstamo por parte del banco.

el Documento de Evaluación del Proyecto, previo a su aprobación.

- **Incorporar en los espacios de formación** de personal y de sensibilización de la comunidad información sobre los riesgos de violencias contra NNyA. Esto con el fin de que puedan reconocer qué conductas y acciones son delito, así como identificar y activar rutas de atención. Esta acción se puede articular con entidades locales y organizaciones sociales
- **Elaborar y publicar un plan de acción para la prevención y respuesta a la EAAS** en ambas líneas del metro que especifique actividades con cronograma y presupuesto así como actores a cargo y responsabilidades a lo largo de todo el ciclo de proyecto, de acuerdo con la Guía de Buenas Prácticas del BM. El plan debería incluir detalles sobre capacitación a los funcionarios y funcionarias de la Empresa Metro, la empresa constructora y los trabajadores sobre temas de prevención, identificación, y activación de rutas de atención; sensibilización comunitaria sobre riesgos de EAAS de NNyA relacionados con el proyecto; y protocolo para denuncias que aborden de manera específica riesgos de EAAS de NNyA tanto contextuales como inducidos por el proyecto. El plan de acción para la línea M2 debería publicarse previo a su aprobación.
- **Coordinarse con entidades especializadas** para diseñar e implementar las actividades del plan de acción, como es el Consejo Distrital para la Atención Integral a Víctimas de la Violencia Intrafamiliar y Violencia y Explotación Sexual. Este Consejo tiene presencia en todas las localidades y se encarga de articular las políticas y los programas de las entidades responsables de la prevención y el acceso a la justicia para víctimas de violencia sexual. Por ello, sería un espacio clave para dar a conocer las actividades que está desarrollando la Empresa Metro de Bogotá y poder articular espacios de formación y sensibilización dirigido a los empleados, así como conocer estudios o análisis de contextos de riesgo de explotación sexual que pueden aportar a reconocer las zonas donde se tienen que focalizar acciones preventivas para minimizar riesgos.
- **Diseñar e implementar un mecanismo de atención de quejas y reclamos amigable y accesible para NNyA en ambas líneas.** Siguiendo la Guía de Buenas Prácticas, se debería de realizar un mapeo y evaluación previa de las capacidades de los servicios de atención a víctimas que existen en Bogotá. Esto con el fin de identificar necesidades de fortalecimiento para dar una respuesta efectiva a potenciales casos de violencia contra NNyA.

Asimismo, el mecanismo de atención a quejas y reclamos debería vincularse con líneas de denuncias 141 del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar, 106 de la Secretaría de Salud, 123 de Emergencias, el Sistema de Alertas de la Secretaría de Educación del Distrito e instituciones de protección de niñez y atención a víctimas.

5. RESPUESTA DEL BANCO MUNDIAL

Entre los meses de febrero y marzo de 2025, se realizaron una serie de reuniones de incidencia con el equipo del Banco Mundial liderando los proyectos de la línea 1 y 2 del metro de Bogotá. En los conversatorios, las organizaciones Ambiente y Sociedad, Asdwon y Renacer presentaron las principales recomendaciones derivadas del trabajo de monitoreo, con el fin de fortalecer el cumplimiento de las salvaguardas ambientales y sociales del banco. Las organizaciones participantes agradecen al equipo del Banco Mundial su disponibilidad al diálogo y su apertura a la retroalimentación. En dichas conversaciones, el banco reconoció la pertinencia de las recomendaciones, la necesidad de mejora y se llegaron a los siguientes compromisos:

- El Banco considerará y evaluará la incorporación de las recomendaciones generadas en el presente informe en un proceso de revisión del Estudio de Impacto Social y Ambiental (EIAS) y del Plan de Compromiso Ambiental y Social (PCAS).
- El Banco implementará acciones para mejorar el acceso a la información y la participación efectiva de las partes interesadas. Específicamente, el Banco evaluará ajustes a la estrategia de comunicación con las personas con discapacidad, niños, niñas y adolescentes, así como instituciones relacionadas, con el fin de incorporar sus perspectivas y compartir información en formatos accesibles y pedagógicos. Las consultas buscarán también incorporar información sobre los impactos y riesgos ambientales y sociales del proyecto, así como sobre la posible aparición de conflictos socioambientales.
- El Banco reconoció que el Estudio de Impacto Ambiental - elaborado previo al proyecto - debe ser revisado para esclarecer los impactos y riesgos que los movimientos de suelo y las modificaciones en la hidrología podrían generar en los humedales.
- El Banco se comprometió a desarrollar un Plan de Manejo de Biodiversidad y un plan de manejo para los sitios críticos, humedales de importancia internacional de forma participativa, así como a invitar a las organizaciones participantes del monitoreo a los talleres para su elaboración.
- En materia de adaptación al cambio climático, el

Banco considerará las recomendaciones elaboradas en el presente informe acerca de la posible afectación diferenciada de personas con discapacidades sobre escenarios de cambio climático futuro. El Banco reconoció la necesidad de tener en cuenta todo tipo de discapacidades a la hora de diseñar sistemas de transporte inclusivos y accesibles.

- El Banco reconoció que se requiere una mayor participación de personas con discapacidad para obtener un impacto positivo en el diseño y ejecución del proyecto. En este sentido, el Banco se comprometió a integrar medidas para que las consultas sean más accesibles y mejor orientadas a las personas con discapacidades.

- El Banco se comprometió a considerar ajustes en el Mecanismo de Quejas y Reclamaciones para hacerlo accesible a la niñez y las personas con discapacidad, así como para coordinar dicho mecanismo con instituciones de atención a víctimas. También, se coordinarán con la EMB para revisar el protocolo de atención a violencias a fin de incorporar las necesidades específicas de la niñez.
- Se realizarán reuniones periódicas de seguimiento entre las organizaciones participantes y el equipo del Banco Mundial.

Anexo 1: Detalle de las consultas realizadas:

- Reunión virtual con los referentes de discapacidad de las localidades de Barrios Unidos y Suba, Chapinero y Engativá (22 de agosto). Presentación de Asdown y de la iniciativa, en este espacio se solicitó información sobre los mecanismos de participación de las personas con discapacidad en los consejos locales de discapacidad y su funcionamiento.
- Reunión presencial con el consejo local de discapacidad extendido de Suba (28 de agosto) en el Colegio Filarmónico Jorge Mario Bergoglio. En esta reunión se contó con la presencia de 6 representantes locales de discapacidad y público de la localidad. Se realizó la presentación de la iniciativa Asdown y diálogo personal con algunos asistentes.
- Reunión presencial con la Junta de Acción Comunal en la Localidad de Chapinero (31 de agosto), en el Salón de la Junta de Acción Comunal, del barrio Pardo Rubio. Las 3 organizaciones se reunieron con representantes de la JAC. Se realizó la presentación del proyecto y se llevó a cabo un diálogo con el grupo.
- Charla presencial con el Consejo Local de discapacidad de Barrios Unidos (2 de septiembre). En la sede de la Alcaldía Local. Presentación de Asdown y de la iniciativa a representantes de discapacidad del Consejo. Se llevó a cabo un diálogo con el grupo.
- Reunión presencial con el consejo Local de discapacidad de Chapinero (11 de septiembre) en la Sede de la Alcaldía Local. Se contó con la presencia de representantes locales de discapacidad e instituciones distritales. Presentación de la iniciativa Asdown.
- Reunión con el consejo Local de discapacidad extendido de Barrios Unidos (13 de septiembre) en la Sede de la Alcaldía Local. Presencia de representantes locales de discapacidad y público de la localidad. Presentación de la iniciativa Asdown y diálogo personal con algunos asistentes.

Por otro lado, con el fin de entender la aproximación del proyecto respecto a los riesgos de EAAS NNyA, en el mes de agosto se diseñaron los instrumentos de entrevistas semiestructuradas para aplicar a docentes, padres de familia, estudiantes, funcionarios de las entidades locales y comunidad la ficha técnica para el desarrollo de los grupos focales con estudiantes de las Instituciones Educativas.

- En el mes de septiembre se realizaron reuniones

con los directores y directoras locales de Educación de las localidades de Chapinero, Teusaquillo, Santa Fe y Kennedy, sectores por donde pasan los tramos de construcción de la Línea 1 de Metro. En cada una de las reuniones se socializó el objetivo del proyecto de monitoreo y se formalizó la solicitud para poder gestionar y la EMB articular los espacios con estudiantes docentes y padres de familia y lograr aplicar las entrevistas y desarrollar la metodología de los grupos focales y se compartió con las directivas, el formato de consentimiento informado para ser remitido diligenciado y firmado por los padres y los estudiantes previo a la aplicación de las entrevistas y desarrollo de los grupos focales. De igual manera, se solicitó que en los espacios con los estudiantes, debía estar acompañado por un docente o coordinador del colegio.

- Se realizaron cuatro (4) grupos focales, uno por cada institución educativa, en las que participaron entre 11 a 13 estudiantes de los últimos grados, décimo y once. Las Instituciones educativas priorizadas donde se realizaron las entrevistas y grupos focales fueron las siguientes: Colegio de las Mercedes en la localidad de Santa Fe, Colegio Simón Rodríguez en la localidad de Chapinero, Colegio Manuela Beltrán, ubicado en la localidad de Teusaquillo y Colegio O.E.A. Ubicado en la localidad de Kennedy.
- Adicionalmente, se realizaron entrevistas semiestructuradas con los coordinadores de disciplina y académicos de cada institución y dos visitas a los puntos de las Oficinas de Atención y servicios a la ciudadanía del metro de Bogotá de las localidades de Chapinero y Santa Fe.