Bogotá D.C. 25 de abril de 2016

Honorables Concejales
PLENARIA
Concejo de Bogotá
Ciudad.

Ref: Observaciones al texto definitivo de los proyecto de Acuerdo No. 103, 108 y 125 de 2016, acumulados por unidad de materia, aprobados en la sesión de la comisión segunda permanente de gobierno realizada el día 19 de abril de 2016.

Respetados Colegas.

Una vez conocido el texto definitivo del proyecto de acuerdo *"Por el cual se autoriza al Alcalde Mayor en representación del Distrito Capital para participar, conjuntamente con otras entidades descentralizadas del orden distrital, en la constitución de la Empresa Metro de Bogotá S.A., se modifican parcialmente los Acuerdos Distritales 118 de 2003 y 257 de 2006, se autorizan compromisos presupuestales y se dictan otras disposiciones en relación con el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá",* es mi deber efectuar algunas consideraciones sobre el articulado, antes de la votación en plenaria, así:

En primer lugar, como bien lo he expresado en el pasado, de manera particular cuando me correspondió efectuar la ponencia al Proyecto de Acuerdo No 236 de 2014 *"Por el cual se transforma la Empresa TransMilenio S.A. en la Empresa Gestora del Transporte Integrado de Bogotá S.A., se crean sus filiales y se dictan otras disposiciones"*, la necesidad de crear una empresa que se encargue de manera especial del tema Metro es fundamental, pero no a cualquier costo.

La creación de la Empresa Metro es el primer requisito de orden legal que debe cumplir el Distrito Capital para viabilizar este proyecto, conforme lo exige el numeral 1 del artículo 2 de la Ley 310 de 1996[1], el cual establece, que; *"…se constituyan una sociedad por acciones que será la titular de este tipo de sistema de transporte, en caso de hacerse un aporte de capital…"*, razón por la cual estoy de acuerdo con esta iniciativa que presenta la administración al Concejo.

[1] *LEY 310 DE 1996 "Por medio del cual se modifica la Ley 86 de 1989". Artículo 2º.- La Nación y sus entidades descentralizadas por servicios cofinanciaran o participarán con aportes de capital, en dinero o en especie, en el Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros, con un mínimo del 40% y un máximo del 70% del servicio de la deuda del proyecto, siempre y cuando se cumplan los siguientes requisitos:*

1. Que se constituyan una sociedad por acciones que será la titular de este tipo de sistema de transporte, en caso de hacerse un aporte de capital…"

En segundo lugar, el proyecto de articulado de la propuesta de la actual administración trae en su artículo 9 la autorización para comprometer vigencias futuras excepcionales por un valor de CUATRO BILLONES CIENTO TREINTA Y SIETE MIL MILLONES DE PESOS CONSTANTES DE 2016 ($4.137.000.000.000) en el periodo 2017-2036, con el propósito de cofinanciar el proyecto de la Primera Línea del Metro, en los términos del documento CONPES del Gobierno Nacional, en cumplimiento de los requisitos legales. Al respecto debo manifestar mis profundas inquietudes de orden jurídico sobre este texto.

i. Se menciona que esta autorización por **$4.1 billones** se requiere para la cofinanciación por parte del gobierno nacional del proyecto Metro, en los términos de un documento CONPES, sin identificar, es decir, sin precisar su contenido particular, dado que los documentos CONPES es el instrumento de planeación que utiliza la Nación para la asunción de vigencias futuras, y a la fecha los existentes para Bogotá no incluyen recursos para la obra del Metro. Por esta razón podríamos estar aprobando unas autorizaciones sin que exista el instrumento señalado por parte de la Nación.

ii. De igual manera se especifica que se efectúa de conformidad con los requisitos legales, los cuales para el caso se encuentran establecidos en la Ley 1483 de 2011 y su Decreto Reglamentario 2767 de 2012.

iii. El primero de los requisitos señala la obligación que el proyecto se encuentre *"…dentro de la parte General Estratégica del Plan de Desarrollo vigente…"* y *"…haga referencia expresa a la importancia y el impacto…"*. Al respecto hay que señalar, que a la fecha, el Plan de Desarrollo **VIGENTE** es el contenido en el Acuerdo 489 de 2012, es decir, el de la administración de la "Bogotá Humana", el cual si prevé en su artículo 28 el "Programa de Movilidad Humana" que señala la importancia e impacto el desarrollo del proyecto, al punto de establecerlo como el primer proyecto prioritario del mencionado programa, pero claramente con un trazado especifico que **no coincide** con el anunciado por el doctor ANDRES ESCOBAR[2], y que sería objeto de aprobación de las vigencias futuras incluidas en el presente proyecto de acuerdo, quien afirma *"…No sabemos cuánto podremos construir con ese dinero. Seguimos haciendo ingeniería de valor, identificando ahorros para saber cuántos kilómetros podremos hacer. Haremos el mejor sistema hasta donde nos alcance. Si los estudios dicen que hasta ahí, así será…"*

iv. El segundo de los requisitos es que el proyecto, para el cual se solicita la vigencia futura que supera el período de Gobierno, se encuentre incorporado dentro del Plan de Inversiones del Plan de Desarrollo vigente. Sobre ello el Acuerdo 489 de 2012 en su artículo 59 establece dentro de los

[2] *http://www.elespectador.com/noticias/bogota/haremos-hasta-donde-alcance-el-dinero-gerente-del-metro-articulo-620781*

proyectos priorizados de infraestructura el denominado "Primera línea del Metro".

v. El tercer requisito exige que *"…se tenga incorporado el impacto, en términos de costos y efectos fiscales, del desarrollo del proyecto para los diez años de vigencia del Marco Fiscal…"*. En este sentido el marco Fiscal de mediano Plazo contenida en el Presupuesto 2016, para el periodo 2016-2026, se hace referencia a dicho proyecto, sin hacer referencia a ningún tipo de impacto de costos y efectos fiscales. Ver pág. 105. Numeral 6.2.2.

vi. El cuarto requisito establece que *"…Sin perjuicio de los estudios técnicos que deben tener todos los proyectos, los proyectos de infraestructura, energía y comunicaciones el estudio técnico deben incluir la definición de obras prioritarias e ingeniería de detalle, aprobado por la oficina de planeación de la entidad territorial o quien haga sus veces…."*. A la fecha no ha sido posible verificar este requisito, en materia de ingeniería de detalle en lo referente al nuevo trazado propuesto, pues lo que existe frente al trazado de la administración PETRO corresponde a lo planteado en la ingeniería básica, estudiada y diseñada, por el Consorcio L1.

vii. Adicionalmente a lo anterior, el Decreto reglamentario 2767 de 2012 determina en su artículo 2 que los estudios técnicos que acompañen al proyecto de inversión que superan el período de gobierno, *"…deberán contener como mínimo, además de la definición del impacto territorial del proyecto, que permita evidenciar la importancia estratégica del mismo lo siguiente: a). Identificación del Proyecto; b). Descripción detallada del proyecto; c). **Fases y costos de ejecución de cada fase del proyecto**; d). Impacto del proyecto en el desarrollo territorial; e). Valoración técnica, económica, financiera, jurídica ambiental y social del proyecto; f). Diagnóstico del problema o situación a resolver a través del proyecto; g). Identificación de la población afectada y necesidad de efectuar consultas previas; h). Análisis del impacto social, ambiental y económico; i). Identificación de posibles riesgos y amenazas que puedan afectar la ejecución del proyecto…."*.

Una vez analizados los requisitos de ley como condición para poder aprobar las vigencias futuras requeridas dentro del presente proyecto de acuerdo, debo manifestar mi preocupación por el cumplimiento estricto y puntual de cada uno de ellos, los cuales al no estar plenamente acreditados por la administración a la fecha, claramente imposibilitan su aprobación por parte de esta Corporación en los términos exigidos por la Ley.

Dada la importancia del presente proyecto de acuerdo, no pueden quedar vacíos de orden jurídico que puedan dar al traste con el mismo hacia futuro. Por lo tanto, propongo que el actual proyecto sea aprobado, salvo en lo concerniente al artículo 9, el cual considero debe ser excluido para que la administración pueda, en un proyecto de acuerdo independiente, complementario y posterior a la aprobación del nuevo plan de desarrollo, presentarlo por aparte acreditando todos y cada uno de los requisitos legales exigidos.

La ciudad y la Corporación conocen mis constancias dejadas de tiempo atrás sobre los proyectos contenidos en los acuerdos de Valorización y Cupo de Endeudamiento, en donde siempre llamé la atención sobre la necesidad de la existencia previa de los estudios técnicos, financieros y jurídicos que soportaran tales inversiones, posición que hoy no podría ser diferente.

Por ello, para aprobar las vigencias futuras de este proyecto es necesario, indispensable y fundamental que la administración acredite el cumplimiento de los mismos, ajustados a los nuevos cambios de construcción y de trazado anunciados, dado que los estudios existentes corresponden a la alternativa de hacerlo subterráneo y no aéreo, y con un trazado diferente -según declaraciones de la propia administración- que no se corresponde con lo plasmado en el actual Plan de Desarrollo[3] ni en la Ficha EBI-D[4] vigente, cambios que necesariamente impactan las fases, tiempos y los costos.

Cordialmente.

MARIA VICTORIA VARGAS SILVA
Concejal de Bogotá.

[3] *Art 29. Acuerdo 489 de 2012.*
[4] *www.trasmilenio.com.co Ficha EBI-D. Proyecto 078. Versión 25 de enero de 2016.*