

**Proposición No. 571 de 2016 "Metro Elevado para Bogotá"**  
**Proposición aditiva 480 de 2017 "Metro Elevado para Bogotá"**

# **Metro Elevado...**

# **¿Decisión acertada?**

**Bancada Partido Político MIRA**

**H.C. Gloria Stella Díaz Ortiz**

**H.C. Jairo Cardozo Salazar**

**20 de diciembre de 2017.**

# Tabla de Contenido

- 1. El metro de Bogotá...¡Monumento a la falta de planeación!**
- 2. Medio siglo de estudios y diseños del metro, sin un centímetro de construcción.**
- 3. Efectos adversos de un Metro Elevado.**
- 4. Eventual impacto financiero de la PLMB sobre el SITP.**
- 5. Adquisición de predios frente al nuevo proyecto PLMB.**
- 6. Estado actual del Proyecto.**
- 7. Propuestas.**

# **1. El Metro de Bogotá... ¡Monumento a la falta de planeación!**

# ¿Qué sucedió?

**Situación intermedia:**  
propuesta dirigida a  
cambiar el metro  
subterráneo por el  
elevado, mediante la  
**improvisación y el cálculo  
intuitivo, no planeado.**

**Situación inicial:** Metro  
subterráneo con estudios  
técnicos de ingeniería básica  
avanzada (Bogotá Humana).

**Situación  
actual:**  
Proyecto de  
Metro elevado  
sin estudios de  
ingeniería de  
detalle.

**La ausencia de continuidad en  
las políticas constituye un  
escenario para la  
improvisación**

**¡En Bogotá no hay continuidad de políticas ni de macro proyectos!**

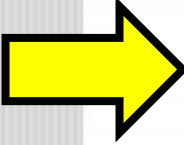


**A diferencia de lo que acontece en otras ciudades, donde su desarrollo se planifica a largo plazo, dando continuidad a los macro proyectos, en Bogotá no hay continuidad en las políticas de desarrollo ni se tienen en cuenta los estudios realizados, lo cual trae consigo el despilfarro de los recursos públicos y el estancamiento del desarrollo de la ciudad.**

**¡Falta voluntad política en la continuidad de macroproyectos!**

**¡Se debe construir sobre lo construido!**

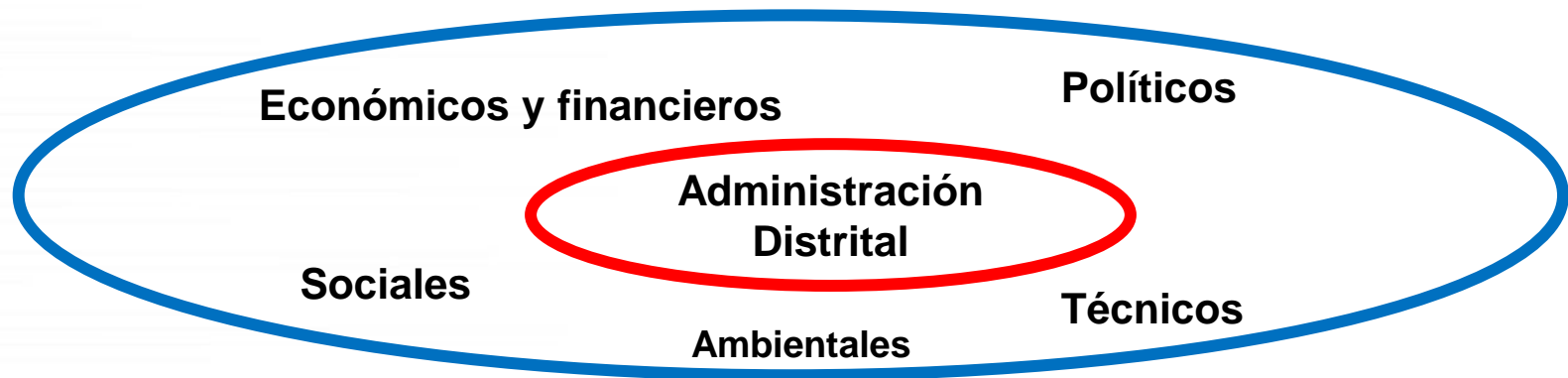
## ¿Por qué la planeación es importante?



Porque es el instrumento más importante para el manejo económico público, por ser el origen y al mismo tiempo la base para la toma de decisiones, en un tiempo razonable y a un costo racional y posible.  
(Sentencias C-557/00 y C-524/03)



Porque las decisiones en lo público están relacionadas con un ambiente dinámico y en constante cambio.



De ahí la necesidad de observar en su integridad los principios de la función pública.

# ¿Por qué construir sobre lo construido?



1.

Porque la implementación de sistemas de transporte ejerce un impacto directo sobre el ordenamiento de la ciudad, al orientar las tendencias de localización, densidad y ocupación de los usos y actividades localizadas sobre corredores viales.

2.

Porque el análisis del área de influencia de la primera línea del metro, proyecta cambios en el uso del suelo hacia actividades predominantemente comerciales en inmediaciones de las estaciones y aumento en el índice de edificabilidad (aumento en la altura de pisos).

3.

Porque potencializa y consolida un adecuado patrón de desarrollo urbano.

## **Parte de planear es mirar alrededor: ¿Se revisaron las experiencias internacionales? Caso: Nueva York (EE.UU.).**

La Línea del Metro de la Segunda Avenida y la Línea de la Tercera Avenida, entre otras, fueron demolidas luego de ser consideradas obsoletas.

Aquí vemos cómo están desguazando la Línea del Metro de la Segunda Avenida de Nueva York, en 1942.





## PROPUESTAS:

- ❖ Se deben construir planes integrales de movilidad a través de **consensos colectivos**, de tal manera que se implementen **a largo plazo independientemente** de la tendencia del gobierno de turno.
- ❖ Se requiere **articular el Metro con el nuevo POT.**

**2. Medio siglo de estudios y diseños del Metro, sin un centímetro de construcción.**

# Estudios 1967- 2015

Aunque se conoce que desde 1950 con el **General Gustavo Rojas Pinilla**, inició el proceso para contratar los estudios del Metro de Bogotá con la compañía del Metro de Nueva York. **Desde 1967 el Distrito ha realizado por lo menos 25 estudios tanto de prefactibilidad como de factibilidad.**

Contrato / Convenio No.	Objeto	Contratista /Parte del Convenio	Longitud	Valor del contrato Indexado 2017 (en Millones)
1967		APRON		\$ 10,965
1968		CID – Universidad Nacional		
1968		INGECONSULT		
1970		FREEMAN, FOX, WILBUR, SMITH y RESTREPO Y URIBE LTDA.		
1972		LLEWELYN DAVIS, WEEKS FORESTIER – WALKER & BOR U CONSULTENICOS LTDA		
1973		MISIÓN HOLANDESA		
1976		MISIÓN HOLANDESA		

Fuente: Angélica Lozano, Debate de control político, 29 de noviembre de 2016; y respuesta de la Secretaría de Movilidad a la proposición 571 de 2016 (Valores actualizados a 2015)

Contrato / Convenio No. ▼	Objeto ▼	Contratista /Parte del Convenio ▼	Longitud ▼	Valor del contrato Indexado 2017 (en Millones) ▼
1981	Estudio de Factibilidad y realización de un sistema de transporte masivo para Bogotá	INECO-SOFRETU-CS	3 Líneas - Total: 92,8 Km. Primera Línea: 23 Km	\$ 28,632
1987	Rehabilitación del sistema férreo de la Sabana de Bogotá para adoptarlo a transporte masivo de población	INTERMETRO-SPA	2 Líneas: . Total: 45,1 Km	\$ 11,133
1996	Estudio del Plan Maestro del Transporte Urbano de Santa Fé de Bogotá	JICA	1 Línea - Total 40 Km + Líneas alimentadoras	\$ 12,160
1997	Diseño conceptual del Sistema Integrado de Transporte Masico de la Sabana de Bogotá	INGETEC BECHTEL - SYSTRA	3 Líneas - Total 78,8 Km	\$ 5,616
1999	Estudios para la realización de esta obra: el de aspectos técnicos, topografía, geología y relocalización de redes.	Consorcio PSI-AIM		\$ 1,754
1999	Estudio de actualización de demanda del metro de Bogotá	Cal y Mayor		\$ 2,487
1999	Estructuración técnica, legal y financiera de la primera línea del Metro de Bogotá	Rothschild, Louis Berger Intnal Inc. y Selfinver Banca de Inversión		\$ 9,625

Contrato / Convenio No.	Objeto	Contratista /Parte del Convenio	Longitud	Valor del contrato Indexado 2017 (en Millones)
2008-2010	Diseño conceptual de la red de transporte masivo metro y diseño operacional, dimensionamiento legal y financiero de la primera línea del metro en el marco del Sistema Integrado de Transporte para la ciudad de Bogotá	SENER-TMB	4 Líneas - Total: 101.35 km Línea priorizada 29.05 km	\$ 31,719
IDU 849-2013	Diseño de la Primera Línea de Metro	CONSORCIO CL1	Primera Línea: 31.64 km	\$ 96,155
IDU 1472-2013	Interventoría técnica	CONSORCIO INTEGRAL AYESA	No aplica	\$ 9,682
IDU 2226-2013	Estudio de Impacto Ambiental	IV INGENIEROS CONSULTORES SUCURSAL COLOMBIA S.A.	No aplica	\$ 2,744
IDU 1880-2014	Estructuración integral del proyecto	FINACIERA DE DESARROLLO NACIONAL S.A.	Primera Línea: 31.64 km	\$ 8,388
IDU 1917-2014	Generación de insumos como apoyo a la captura de valor generada por la construcción	UNIVERSIDAD NACIONAL	No aplica	\$ 987
IDU 1921-2014	Generación de insumos como apoyo a la captura de valor generada por la construcción	UNIVERSIDAD DE LOS ANDES	No aplica	\$ 987
<b>TOTAL antes de la actual Administración</b>				<b>\$ 233,035</b>

**Dos estudios para lo mismo**

**NOTA:** En las últimas Administraciones se han destinado más de 233 mil millones de pesos en estudios

# ESTUDIOS CONTRATADOS POR LA ACTUAL ADMINISTRACIÓN

Contrato / Convenio No.	Objeto	Contratista /Parte del Convenio	Longitud	Valor del contrato
Contrato 004-2017- Conv. Interad. 1880 de 2014	Prestación de servicios legales para la estructuración legal del proyecto para la construcción, operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Bogotá, de conformidad con los términos de referencia	CONSORCIO GARRIGUES - D&O		\$ 3,700
Contrato 003-2017- Conv. Interad. 1880 de 2014	Interventoría Técnica, administrativa, Legal y Financiera a los diseños a realizar dentro del contrato de consultoría para la estructuración técnica del tramo 1 de la Primer Línea del Metro de Bogotá	Consorcio Metro (Sener Ingeniería y Sistemas Colombia SAS)		\$ 4,029
CONV. INTERADMINISTRATIVO 1880/2014 - CTO 02/2016	Estructuración Técnica del Tramo 1 de la Primera Línea del Metro de Bogotá de conformidad con los términos contenidos en los anexos 1 y 2 - Alcance de los Términos de Referencia.	Consorcio Metro BOG (INGETEC S.A. 860.001.986-1 - SYSTRA 387949530)		\$ 27,142
Contrato 001-2017- Conv. Interad. 1880 de 2014	El contratista se obliga para con la FDN, a prestar sus servicios profesionales para identificar a nivel preliminar las características geotécnicas de la alternativa ubicada en la Alterna el Corzo para la localización del Patio Taller de la PLMB.	CONSULTORIA COLOMBIANA S.A.		\$ 60

Contrato / Convenio No.	Objeto	Contratista /Parte del Convenio	Longitud	Valor del contrato
CONV. INTERADMINISTRATIVO 1880/2014 - CTO 04/2016	El objeto del presente Contrato es el estudio de alternativas, a nivel de perfil preliminar, para la optimización de la localización de los patios y talleres de la primera línea de metro de Bogotá - PLMB contenidos en el Anexo 1 - Alcance de los Términos de Referencia.	CONSULTORÍA COLOMBIANA S.A.		\$ 132
CONV. INTERADMINISTRATIVO 1880/2014 - CTO 03/2016	El contratista se obliga para con la FDN, a prestar sus servicios profesionales para determinar el alcance y las especificaciones técnicas para que la FDN efectúe el proceso de selección para la contratación de un Consultor quien será el encargado de adelantar los ajustes de diseño del primer tramo del Proyecto. De manera complementaria el Contratista también deberá prestar acompañamiento a la FDN durante el proceso de selección de tal consultor. De manera expresa las partes reconocen que el contratista, bajo el presente Contrato realizará una actividad profesional de asesoría técnica que le permitirá a la FDN tener criterios necesarios para la selección del Consultor, no obstante se aclara que el contratista no adoptará decisiones relacionadas con la selección de dicho Consultor.	AYESA INGENIERÍA Y ARQUITECTURA S.A.U. SUCURSAL COLOMBIA	No aplica	\$ 60

Contrato / Convenio No.	Objeto	Contratista /Parte del Convenio	Longitud	Valor del contrato
CONV. INTERADMINISTRATIVO 1880/2014 - CTO 02/2016	elaboración de un estudio que compare alternativas de ejecución por tramos y tipologías de la Primera Línea de Metro para la ciudad de Bogotá - PLMB, identificando y cuantificando ahorros que optimicen el beneficio, teniendo en cuenta la disponibilidad presupuestal para la inversión y los costos de operación durante el ciclo de vida del proyecto.	SYSTRA S.A.		\$ 1,972
CONV. INTERADMINISTRATIVO 1880/2014 - CTO 01/2016	Prestar servicios profesionales para asesorar, brindar apoyo y conocimiento especializado a LA FINANCIERA, desde el punto de vista jurídico, para la elaboración de documentos jurídicos requeridos en materia contractual, así como en el acompañamiento jurídico pertinente para el desarrollo de un proceso de selección dirigido a la contratación por parte de LA FINANCIERA de una empresa de ingeniería que hará el estudio conceptual y de análisis de las alternativas (tramos y tipologías) del proyecto primera línea del metro de Bogotá (PLMB) en materialización de los objetivos de la fase 2 prevista en el Convenio Interadministrativo No. 1880 de 2014 suscrito entre la Financiera y el IDU.	UT SUAREZ & MALAGON		\$ 46
<b>TOTAL Destinado por la Actual Administración</b>				<b>\$ 37,142</b>

**NOTA:**

Esta Administración ha destinado cerca de \$37,142 millones para más estudios.



Estudios Antes de esta Administración	\$ 233,035
Estudios Actual Administración	\$ 37,142
<b>Total Estudios Metro (Indexado Nov/2017)</b>	<b>\$ 270,176</b>

En esta Administración se han destinado cerca de 40 mil millones de recursos públicos para estudios. Lo cual representa un aumento del 17% de inversión por este concepto.

**¡Eso no es construir sobre lo construido!**

# De manera específica: ¿Cuáles de los estudios realizados por la anterior administración fueron tenidos en cuenta para el Proyecto del Metro Elevado? ¿Cómo fueron tenidos en cuenta?

Se afirma que los estudios realizados han sido la base para los actuales (se ajustan, se optimizan, se complementan, se actualizan) ¿Estos ajustes, optimizaciones, complementos o actualizaciones no son nuevos estudios?

Por ejemplo, de los 29 elementos de la descripción del proyecto contenidos en el documento llamado “Diseños Básicos del año 2015” ¿Cuáles sirven para el actual proyecto?

¿Cómo se puede implementar la ingeniería de valor aplicada al anterior proyecto metro al actual proyecto metro?

¿Qué dice la Financiera Nacional de Desarrollo al Respecto?

## **3. Efectos adversos de un Metro Elevado.**

# Tales como:

- ✓ Inseguridad bajo la estructura.
- ✓ Propicia espacios de invasión.
- ✓ Pauperización de algunas de las zonas adyacentes, lo cual puede generar demandas en contra del Distrito por daño especial.
- ✓ Menor capacidad transportadora de pasajeros.
- ✓ Incremento de zonas oscuras.

## Fuentes:

- <http://www.semana.com/nacion/articulo/bogota-los-riesgos-de-un-metro-elevado/494418>
- Estudio Comparativo de Alternativas de ejecución por tramos y tipologías PLMB – Systra Oct. 2016.
- Consejo de Estado – Sección Tercera – sentencia 30 enero de 1987. expediente 4493 Consejero ponente Carlos Betancourt Jaramillo.

# Efecto en el Valor de Suelo: Lo sucedido con el Metro Elevado en México D.F y el mercado del suelo

## Zonas de bajos ingresos

El costo de los arriendos incrementó por la valorización (mayor accesibilidad)

## Zonas de altos ingresos

Desvalorización del suelo.

Se ocultó la presencia del metro en los proyectos inmobiliarios.

# Línea 4 del Metro (elevado) en Santiago de Chile





# Efectos Metro Elevado

## Efectos Directos

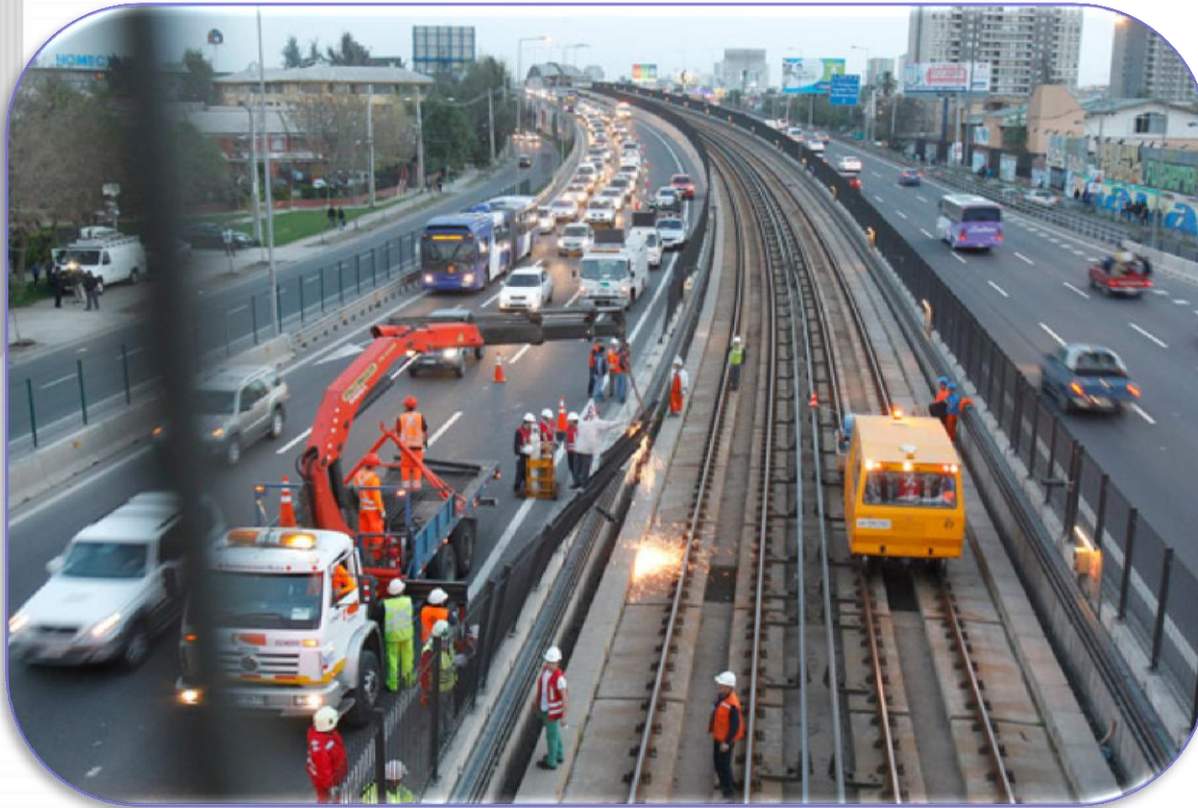
- El **valor de la vivienda disminuye** entre más cerca esté a la estación del metro.

## Efectos Indirectos

- Mayor nivel de ruido.
- Deteriora la tranquilidad de los residentes.

La infraestructura del Metro no siempre valoriza los inmuebles del entorno.

## Daniel Schwarz, subgerente de estudios del metro de Santiago de Chile.



*“Son más de 20 kilómetros los elevados. Escogimos hacerlo así en las zonas **lejanas del centro** de la ciudad.”*



# Pruebas de los efectos adversos



Enrique Penalosa   
@EnriquePenalosa



Following

[@yucatigre99](#) Todo lo elevado deteriora terrible  
el entorno...en muchos sitios del mundo se han  
tumbado autopistas y metros elevados

 View translation

RETWEETS

201

LIKES

75



3:31 AM - 19 Feb 2012



Enrique Penalosa

@EnriquePenalosa



Following

¿Cual es la estrategia de movilidad urbana del gobierno nacional? ¿Vamos a mover las ciudades colombianas con metros?

View translation

RETWEETS

11

LIKE


1



5:22 AM - 11 Mar 2012

<  Tweet  



**Enrique Penalosa** 

@EnriquePenalosa



Por el deterioro urbano que causan  
con su ruido y su sombra, las líneas  
de metro elevadas fuerñ demolidas en  
muchas ciudades

7:21 AM · 08 jun. 12



*“Estaciones en líneas de metro elevado son feas, deterioran los alrededores. Esta en Manila”.*

Rivers, and 5 others Retweeted



**Enrique Penalosa** @EnriquePenalosa · 13 Nov 2012

Elevated subway in Chicago is also ugly and noisy, darkens and deteriorates street and surroundings



*“Metro elevado en Chicago es también feo y ruidoso, oscurece y deteriora calle y alrededores”*





**Enrique Penalosa**   
@EnriquePenalosa



Seguir

Metros y trenes elevados deterioran  
alrededores. Este en Berlín






Enrique Penalosa  @EnriquePenalosa · 13 Nov 2012





Negative urban impact of ugly elevated subway stations in Bangkok





*“Impacto urbano negativo de feas estaciones de metro elevado en Bangkok”*


## Otras contradicciones en el tema Metro

 **Yesid Lancheros** @YesidLancheros · 26 oct. 2015  
¿Por qué relaciona metro elevado con menor calidad? Exigimos que se haga (el que sea), pero bien @Bocarejo\_JP @EnriquePenalosa





  3  2 

 **Juan Pablo Bocarejo** @Bocarejo\_JP  **Siguiendo**

@YesidLancheros @EnriquePenalosa estudio reciente @uniandes @unimedios muestra potencial plusvalía. Metro elevado puede generar minusvalía

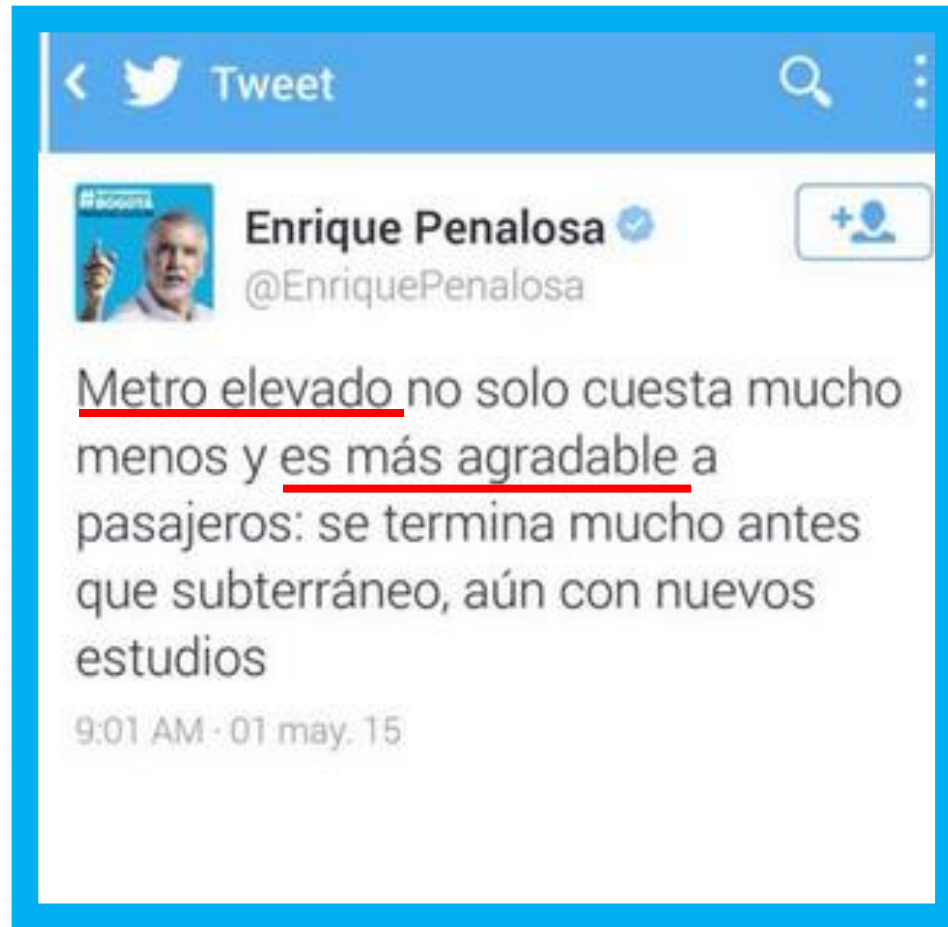
RETWEETS 87 ME GUSTA 41 

18:37 - 26 oct. 2015

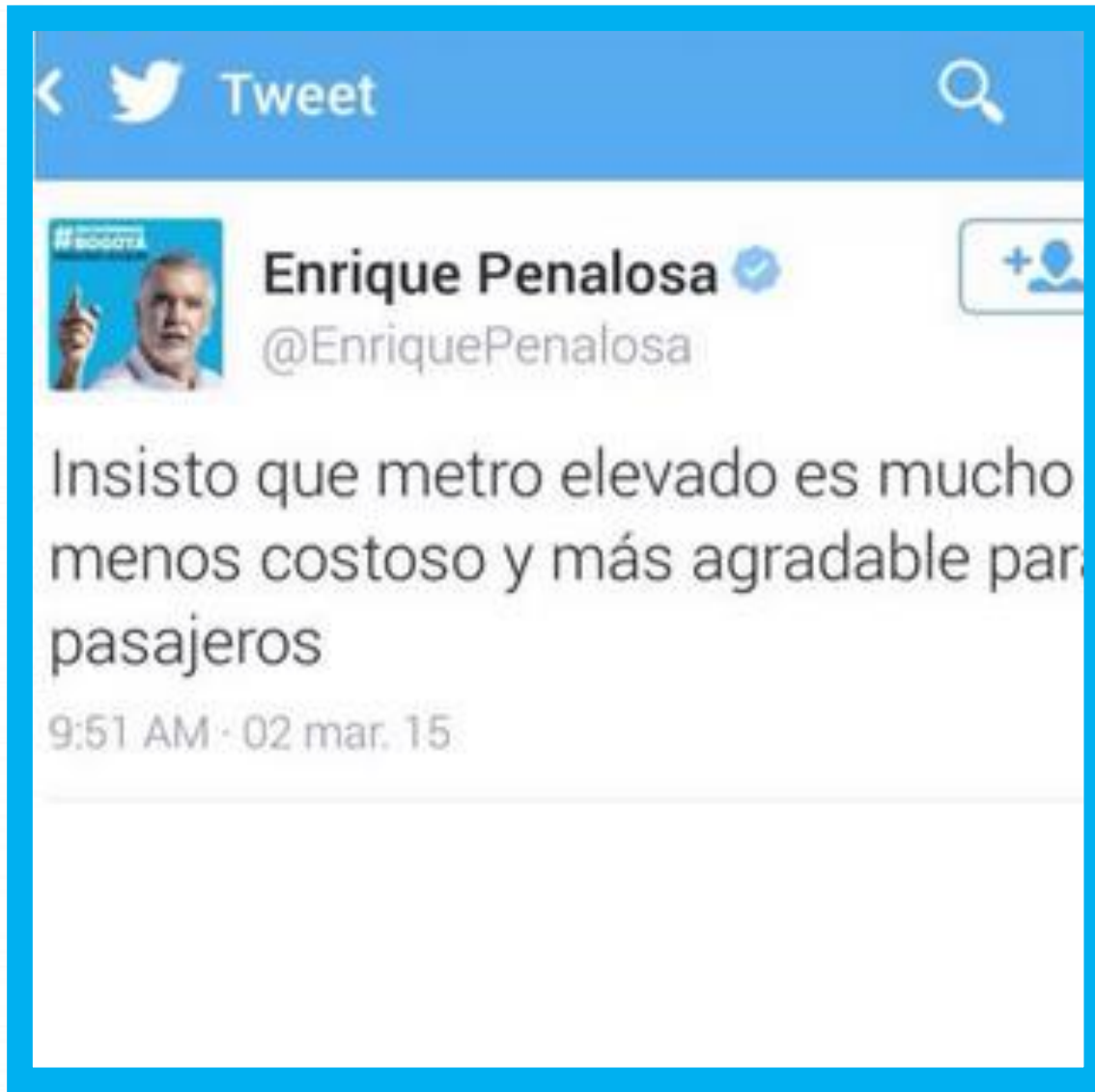
  87  41 



# Pero Ahora hay un cambio de posición sin ninguna motivación



¿Cuáles son las motivaciones de dicho cambio de posición?



**La ciudad necesita saber los argumentos que sustentan este abrupto cambio de postura.**

## 1- Longitud PLMB:

**Longitud  
comercial desde  
Portal Américas hasta  
Calle 72**

**25,29  
kilómetros**

**Fuente: Pagina web Metro  
de Bogotá.**

INICIO EMPRESA METRO JORNADAS INFORMATIVAS TRANSPARENCIA ATENCIÓN AL CIUDADANO

### Proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá

Con una población de 8,3 millones de habitantes para el año 2020<sup>1</sup>, Bogotá, capital y hogar de migrantes de todos los rincones de Colombia, avanza a paso firme en el proyecto de infraestructura más grande del país, la Primera Línea del Metro. Al iniciar ese año, Bogotá estará en obra, con un avance del 30%<sup>2</sup> disperso en varios frentes de trabajo de construcción de la estructura por donde rodarán 23 trenes, cuando arranque la operación del Metro, en el año 2022.



La Primera Línea del Metro de Bogotá tendrá una longitud comercial de 25,29 kilómetros, será ciento por ciento elevada y se construirá en tres etapas. La etapa uno y dos, totalmente financiada, irá desde el Portal Américas hasta la Avenida Caracas, a lo largo de la Av. Villavieja, Av. Primero de Mayo y Calle 1, por donde girará hacia el norte hasta la Calle 72, son 25,29 kilómetros (incluido el ramal técnico al patio taller cerca al Río Bogotá, y un tramo de maniobras de retorno en la Calle 72). En estos 25 kilómetros tendremos 15 estaciones, 10 de intercambio con TransMilenio, cada 1,39 kilómetros, en promedio. De la etapa tres quedarán listos los diseños para llegar hasta la Calle 127, a lo largo de la

Desde patio Taller  
hasta Calle 78:

**24  
kilómetros**

Fuente: Presentación de  
Resultados de Estructuración  
PLMB – Nov. 2017

## Primera Línea del Metro de Bogotá



**24 Kms**

Desde Patio Taller  
hasta la Calle 78



**15 Estaciones**

10 Integradas con Transmilenio

Espacios con sistemas de  
seguridad y vigilancia para los  
ciudadanos - CCTV

➤ **24km desde Patio Taller a la calle 78.**

**Luego... la línea comercial no puede ser 25,29 km.**

**¿Falsas expectativas o improvisación?**



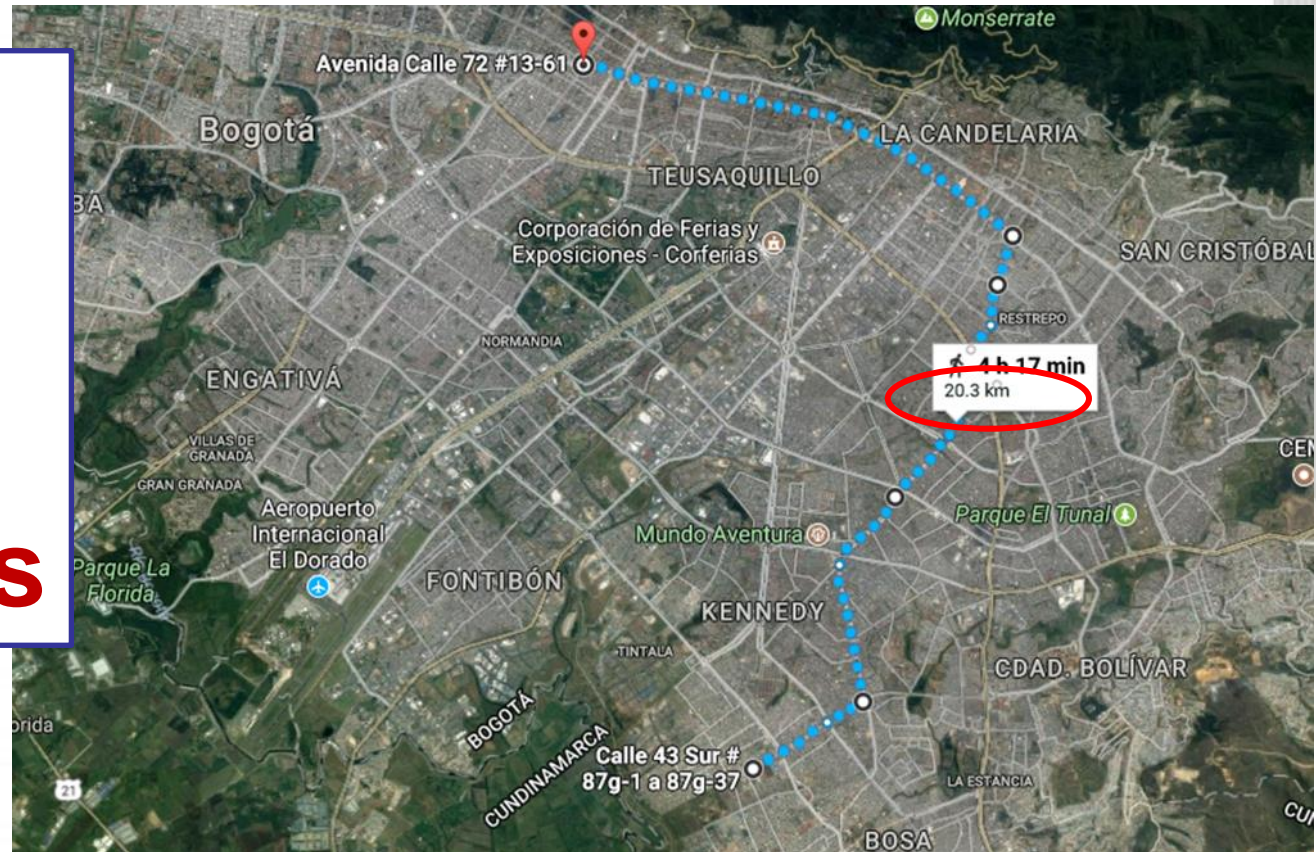
Y aún peor:

Midiendo la línea comercial arroja menos longitud.

Desde Portal  
Américas  
a la calle 72.

**20,3  
kilómetros**

Fuente: Medición Google  
maps.



Midiendo la PLMB con ayuda de la Aplicación Web 'Google Maps', **el resultado es que la distancia real es menor: 20,3 KM.** En este cálculo no se incluye la distancia de la cola de maniobras hasta la calle 78 ni la distancia entre el portal de las Américas y los patio talleres.

# ESTA MEDICIÓN COINCIDE CON EL ANEXO 1 DEL CONTRATO DE ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA DEL METRO

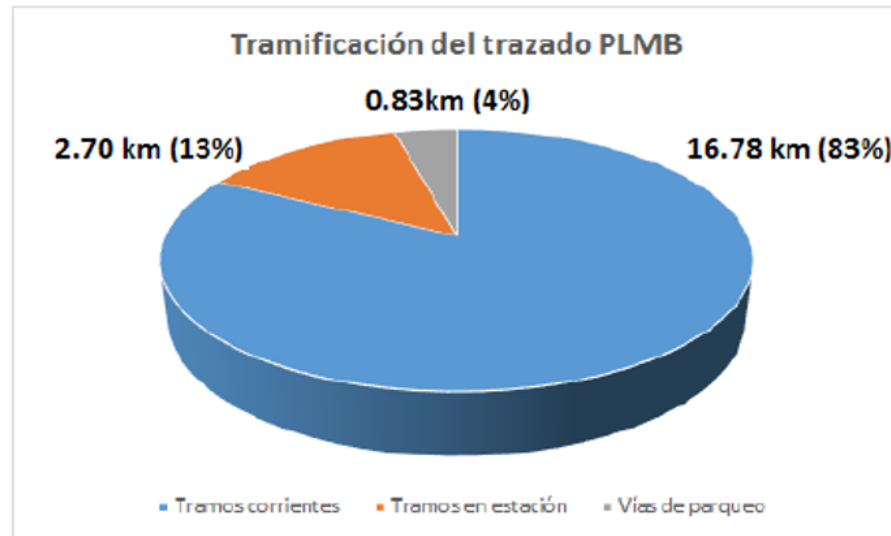
¡Este proyecto Metro no es más largo que el propuesto anteriormente!

## 2.2.1 Longitud.

La línea optimizada tiene una longitud total de 20.307 metros entre la estación Portal de las Américas hasta la última estación ubicada en la calle 72, incluyendo las vías de parqueo y maniobras tras la estación Calle 72. Adicional a la longitud anterior, se deberá considerar el tramo comprendido entre la estación Portal de las Américas y la entrada al patio taller del sistema, en un sitio que será definido por la Gerencia del Metro de Bogotá.

De la longitud antes indicada, sin considerar el ramal técnico de conexión con el patio taller, se tiene:

• Longitud tramos rectos:	14.085 m	(69,4%)
• Longitud en curva $R > 1000\text{m}$ :	1.850 m	(9,1%)
• Longitud tramos en curva $600 \leq R < 1000\text{m}$ :	923 m	(4,5%)
• Longitud tramos en curva $300 \leq R < 600\text{m}$ :	1.632 m	(8,0%)
• Longitud tramos en curva $R < 300\text{ m}$ :	1.817 m	(9,0%)



Tramificación del trazado de la PLMB. Tipos de vías (Fuente: SYSTRA)

## **4. Eventual impacto financiero de la PLMB sobre el SITP.**

# 4.1. Demanda Actual VS Oferta Metro Elevado

Sobre el corredor de la PLMB:

## DEMANDA DE TRANSPORTE PÚBLICO

CORREDOR	Carga Máxima (pasajeros/h/sentido)
Avenida Villavicencio	6.500 (8,333%)
Avenida 1 de Mayo	14.600 (18,717%)
Avenida Calle 1	3.900 (5%)
Avenida Caracas	53.000 (67,948%)
Total	78.000 (100%)

**Oferta METRO:**  
**60.000 Pas / h /**  
**sentido (76.9%)**

¿Si el Metro absorbe el 76.9% de la demanda, subsistirá el actual sistema transportando sólo el 23.1 %?

Esta situación nos plantea algunos escenarios de reflexión sobre la viabilidad financiera del Sistema.



## 4.1.1. Escenario 1 - Impacto sobre el SITP Zonal

### DEMANDA DE TRANSPORTE PÚBLICO

CORREDOR	Carga Máxima (pasajeros/h/sentido)
Avenida Villavicencio	6.500
Avenida 1 de Mayo	14.600
Avenida Calle 1	3.900
<b>Total</b>	<b>25.000</b>

**Oferta METRO:**  
**60.000 Pas / h / sentido.**

El Metro podría absorber la demanda de los 25.000 pasajeros que hoy transporta el SITP por este corredor, aumentando la crisis financiera actual de los operadores.

- ¿Existen los estudios de impacto financiero sobre los operadores del SITP que operan en estos corredores viales?
- ¿Qué se va a hacer con estas rutas?

## 4.1.2 Escenario 2 - Impacto sobre el SITP Troncal

### DEMANDA DE TRANSPORTE PÚBLICO

CORREDOR	Carga Máxima (pasajeros/h/sentido)
Avenida Caracas	53.000
Total	53.000

**Oferta METRO:**  
60.000 Pas / h / sentido.

El Metro podría absorber la demanda de los 53.000 pasajeros que hoy transporta el SITP Troncal de la Avenida Caracas, poniendo en riesgo su sostenibilidad financiera.

## 4.1.3 Escenario 3 - Impacto de la Troncal TransMilenio por la Carrera 7<sup>a</sup>

### DEMANDA DE TRANSPORTE PÚBLICO

CORREDOR	Carga Máxima (pasajeros/h/sentido)
Carrera séptima	11.000
Avenida Caracas	53.000
Total	64.000

**Oferta Transmilenio Carrera 7a: Se estima en 22.000 Pas. / h / sentido.**

**Oferta METRO: 60.000 Pas. / h / sentido.**

**Oferta Transmilenio Caracas: Aprox. 50.000 Pas / h / sentido.**

¿Es viable financieramente la coexistencia de estos tres sistemas de transporte por el borde oriental de la ciudad?

# Surgen, entonces, las siguientes inquietudes:

1. ¿Pueden coexistir financieramente Metro y TransMilenio por la Caracas?
2. ¿Qué estudios se tienen del impacto financiero de la troncal de la carrera 7 sobre la troncal de la Av. Caracas y sobre el Metro?
3. En este escenario, ¿cómo será la nueva licitación de la Fase I de Transmilenio?
4. A pesar de que la Administración ha manifestado que los buses zonales de los Corredores: Av. 1 de mayo, Av. Villavicencio y Av. Calle 1, serán redistribuidos en otras zonas, no conocemos los estudios que respalden dicha afirmación.

# Advertencias

- ❖ NO desconocemos la apremiante necesidad de mejorar la oferta de transporte público en la ciudad, pero se requiere tener información respecto de los estudios que garanticen la sostenibilidad financiera del sistema en los nuevos escenarios (PLMB y Troncal Carrera 7a).
- ❖ No podemos repetir la mala experiencia vivida con el SITP zonal.
- ❖ Si bien es cierto que el borde oriental requiere medidas urgentes para satisfacer la demanda de transporte público, consideramos que el borde occidental también las requiere, por lo cual las inversiones deberían ejecutarse de manera equitativa.

# **5. Adquisición de predios frente al nuevo proyecto PLMB.**

## ¿Qué pasará con el proceso de adquisición de predios iniciado en el año 2015?

En septiembre de 2015, el IDU *manifestó:*

*“se requieren 955 predios para la construcción de la primera línea del metro de Bogotá. La estrategia del proyecto está conformada por cuatro (4) tramos, patios y talleres y subestaciones eléctricas.*

Y se elaboraron:

230 registros topográficos,

43 estudios de títulos,

212 estudios en consecución de documentos,

15 avalúos enviados a Catastro,

100 tasaciones de daño emergente y lucro cesante y

150 notificaciones a los propietarios de los predios.

*¿Todo esto se perdió?*

# Interrogantes.

Como quiera que los trámites efectuados en 2015, tuvieron como sustento el proyecto Metro Subterráneo, tenemos las siguientes inquietudes:

- **¿Cuántos recursos se invirtieron en estos trámites?**
- **¿Los trámites iniciados siguen siendo útiles para el nuevo proyecto?**



**¿Qué pasó con el Convenio Interadministrativo 112 de 2015 entre IDU y Transmilenio? ¿se invirtieron los \$800 mil millones del cupo de endeudamiento aprobado en el Acuerdo 527 de 2013 para este convenio?**

**¿El convenio 1021 de 2017 se financia con los mismos recursos del Convenio 112 de 2015?**

## Adquisición de predios frente al nuevo proyecto PLMB.

- **El 4 de mayo de 2017:** Entre IDU y la Empresa Metro de Bogotá el **Convenio Interadministrativo de Gestión Predial Integral No. 1021 de 2017**, con el objeto de *“aunar esfuerzos técnicos, administrativos y financieros, para ejecutar el PROYECTO DE GESTIÓN PREDIAL INTEGRAL requerido para adquirir los predios necesarios para la infraestructura de la PLMB en los componentes: vías indispensables, patios, talleres y estaciones”*.

- **El 16 de junio de 2017 se expidió el Decreto 318 de 2017 que “Anuncia el Proyecto de la Primera Línea del metro de Bogotá y se declararan las Especiales condiciones de urgencia por motivos de utilidad pública e interés social para la adquisición de predios necesarios”.**

- **El 14 de julio de 2017** la Secretaria Distrital de Planeación expide la **Resolución 1145 de 2017** “Por la cual se define la zona para la reserva del viaducto y la franja de aislamiento de la PLMB”.
- **El 8 de agosto de 2017** el comité coordinador aprobó el **presupuesto para adquisición de predios**, quedó consignado en el Anexo Técnico No. 1. (El cual, pese a que lo manifiesta, no nos llegó en la respuesta a la proposición)
- **El 2 de octubre de 2017**, en la misma respuesta, la empresa Metro nos manifiesta que **a la fecha el IDU está adelantando los trámites necesarios para la contratación de los avalúos.**

**¿Ya se contrataron los avalúos?**

# ¿Cuánto valdrá la compra de predios del metro elevado?

Según respuesta de la Empresa Metro a un derecho de petición suscrito por la Bancada del Partido Político MIRA:

- **Los gastos relacionados con la gestión predial para la PLMB estimados en el COMPE 3900 es de casi un BILLÓN Y MEDIO de pesos (\$1.424.284 millones de pesos)**

Tabla 3. Costos PLMB tramo 1 (Pesos de diciembre de 2017)

Descripción	Total (pesos)
Obras Civiles – Viaducto, Patio Taller y vías	6.925.100.733.375
Sistemas ferroviarios y Material Rodante	3.936.164.982.036
Traslado anticipado de redes de servicios públicos	291.327.744.507
Gestión Social y Predial	1.426.284.593.780
Interventoría y PMO	366.391.970.705
<b>Costo Total Cofinanciables</b>	<b>12.945.270.024.403</b>

Fuente: FDN Informe de los Estudios y Diseños de Factibilidad (septiembre de 2017).

## **NOS PREOCUPA QUE: LA GESTIÓN PREDIAL DEL METRO ELEVADO CUESTA CASI EL DOBLE QUE LA DEL SUBTERRÁNEO.**

**Según el Estudio Final de Ingeniería de Valor del Metro subterráneo EL COSTO DE ADQUISICIÓN PREDIAL ES: \$840.467 millones de pesos.**



Ref. POC10 002  
Rev. 03  
2015-06-19 Página 14 de 76

### ESTUDIO DE INGENIERÍA DE VALOR PARA LA PLMB - ENTREGABLE No. 4

- por un **sentido de oportunidad**: regeneración urbana, mejora de la vialidad y del tráfico de superficie.
- por **combinación de los dos anteriores**: potenciación de actividades económicas, tanto por la influencia de la accesibilidad del entorno, como por aquellas que se crean de la mano de la propia actuación.

#### 4.2.2 Costos (recursos)

El principal costo objeto de Ingeniería de Valor es el de ejecución de las obras e instalaciones. Al presupuesto de la obra (Diseño Básico Avanzado de CL1: 10.786.363 MCOP) se le debe añadir:

- Administración, Impuestos y Utilidades (25,5% AIU y 16% de IVA sobre la Utilidad) para Presup. Licitación
- Gastos adicionales del Distrito:
  - **costo adquisición de predios y legalización (840.467 MCOP)**
  - medioambiente, auscultación y asistencias técnicas diversas (5% aprox sobre Presup. Licitación)

## **6. Estado actual del Proyecto.**



# Llamado de atención de la Procuraduría General

## Procuraduría llama la atención al Distrito por falta de soportes en proyecto Metro

El Ministerio Público pidió varios requisitos previos al proceso de licitación.



Colprensa/Archivo

Caracol Radio.

[http://caracol.com.co/emisora/2017/12/12/bogota/1513087850\\_981798.html](http://caracol.com.co/emisora/2017/12/12/bogota/1513087850_981798.html)

¡El llamado de atención de la Procuraduría fue precisamente por la falta de estudios del Metro!

EL ESPECTADOR

Martes 19 De Diciembre

## Procuraduría reclama información sobre avances en el proyecto del metro

Bogotá 12 Dic 2017 - 2:46 PM

Por: -Redacción Bogotá -bogota@elespectador.com

A través de una carta, el Ministerio Público le pidió a la empresa Metro que le envíe soportes sobre la estructuración jurídica y técnica de la iniciativa, como se acordó en las mesas de trabajo que sostienen desde el 21 de septiembre.



La Procuraduría General de la Nación le **envió una carta al gerente del proyecto Metro de Bogotá**, Andrés Escobar Uribe, en la que pide información sobre los avances del proyecto, tal y como se acordó en las

# ¿Está fundamentado el llamado de atención?

ESTUDIOS	DETALLE SEGÚN LEY 1682 DE 2013	METRO SUBTERRÁNEO	METRO ELEVADO
ESTUDIOS FASE 1: PREFACTIBILIDAD (Ingeniería Conceptual)	PREDISEÑO aproximado del proyecto.		
	Presentación de alternativas y evaluación económica preliminar. <b>Objetivo: Establecer la alternativa de trazado.</b>		
ESTUDIOS FASE 2: FACTIBILIDAD (Ingeniería Básica)	DISEÑO del proyecto y efectuar la EVALUACIÓN ECONÓMICA FINAL.		
	Identificación de redes, infraestructuras y activos existentes, las comunidades étnicas y el patrimonio urbano, arquitectónico, cultural y arqueológico que puedan impactar el proyecto, títulos mineros. <b>Objetivo: Establecer si el proyecto es factible para su ejecución.</b>		
VALIDACIÓN FACTIBILIDAD		(U. Nacional y U. Andes)	
ESTUDIOS FASE 3: ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS (Ingeniería de Detalle)	DISEÑOS DETALLADOS (requeridos para que un constructor pueda materializar el proyecto).		
	<b>Objetivo: Materializar en campo el proyecto definitivo y diseñar todos sus componentes para iniciar construcción.</b>		
ESTUDIO DE INGENIERÍA DE VALOR	Recomendación Banco Mundial.		
ESTUDIO CAPTURA DE VALOR DEL SUELO			
ESTUDIO AMBIENTAL	Una vez terminada la factibilidad, se adelantará el ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL.		
	Expedición de la LICENCIA AMBIENTAL por parte de Autoridad Ambiental.		
ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA, LEGAL Y FINANCIERA	FASE 1		
	FASE 2		



TERMINADOS



EN PROCESO



SIN REALIZAR

¡Claro que sí! Hasta el momento lo que hemos visto es que se hizo un borrón y cuenta nueva de los estudios del Metro.

# Veamos los plazos de los contratos para la estructuración integral de la PLMB



CONTRATO	FECHA DE CELEBRACIÓN	INICIO DE EJECUCIÓN	PLAZO DEL CONTRATO	OBJETO DEL CONTRATO
Contrato 62 de 2017 Financiera Nacional De Desarrollo derivado del Convenio Interadministrativo 1880 de 2014 y del contrato 7.002 de 2017 suscrito entre el Min. Hacienda y la FND	11-ago-17	17-ago-17	<b>16 de agosto de 2018.</b> (12 meses luego del acta de inicio del contrato).	<b>Realizar la estructuración financiera del proyecto para la construcción,</b> operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro para Bogotá - PLMB, de manera coordinada con las otras empresas consultoras que se vinculen a la estructuración integral bajo la coordinación y supervisión de la FDN, de conformidad con los términos contenidos en el Anexo 1 — Alcance de los Términos de Referencia
Contrato 002-2017- Convenio Interadministrativo 1880 de 2014	3-feb-17	17-feb-17	<b>16 de abril de 2018.</b> 14 meses luego del acta de inicio del contrato.	<b>Estructuración Técnica del Tramo 1 de la Primera Línea del Metro de Bogotá</b> de conformidad con los términos contenidos en los anexos 1 y 2 - Alcance de los Términos de Referencia.
Contrato 003-2017- Convenio Interadministrativo 1880 de 2014	21-feb-17	27-feb-17	<b>26 de enero de 2018.</b> (Otro sí firmado el 24/11/17) 11 meses luego del acta de inicio del contrato .	<b>Interventoría técnica, administrativa, Legal y Financiera a los diseños a realizar dentro del contrato de consultoría para la estructuración técnica del tramo 1</b> de la Primera Línea del Metro de Bogotá
Contrato 04-2017- Convenio Interadministrativo 1880 de 2014-C	28/06/2017	12/07/2017	<b>11 de julio de 2018.</b> 12 meses luego del acta de inicio del contrato.	<b>Prestación de servicios legales para la estructuración legal del proyecto para la construcción, operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Bogotá,</b> de conformidad con los términos de referencia

En este caso observamos que el plazo del contrato de interventoría es menor al plazo del contrato intervenido (Estructuración Técnica de la PLMB). ¿Qué dice al respecto Colombia Compra eficiente? No es recomendable que la supervisión o interventoría de un contrato se realice sólo para actividades específicas, entregables específicos o por períodos de tiempo determinados que sean menores al plazo del contrato principal.

Según los plazos de ejecución de los contratos de la estructuración integral de la PLMB, preguntamos:

¿Cuándo se tendrán los estudios que permitan la licitación del Proyecto?



# ¿La Administración Distrital está cumpliendo con los cronogramas por ella previstos?

El siguiente es el cronograma de la Estructuración Integral de la PLMB en el marco de la etapa 2 de la fase 2 de la Estructuración Integral.

ACTIVIDADES	feb-17	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18	mar-18	abr-18	may-18	jun-18	jul-18		
<b>Optimización y complementación diseño de Ingeniería Tramo 1</b>																				
Elaboración de diseños factibilidad del tramo 1	→																			
Estructuración Técnica			→																	
Interventoría de diseños	→																			
<b>Estructuración Integral Tramo 1</b>																				
Proceso de Selección - Estructuración Legal PLMB			→																	
Estructuración Legal					→															
Proceso de Selección - Estructuración Financiera PLMB				→																
Estructuración Financiera						→														
Publicación Prepliegos											→									

Nota: Este cronograma sería para la licitación de las obras civiles, mediante un contrato de obra pública

Respuesta Derecho de Petición Empresa Metro. Radicado: CR-DP-2017-0070

**Al momento no se cuenta con la estructuración técnica, legal y financiera de la PLMB tal y como nos respondió la Empresa Metro.**  
**¿Al momento se han publicado los pre-pliegos de la PLMB?**

# 7. Propuestas

- **Se debe construir un consenso en torno al proyecto Metro de tal manera que de ahora en adelante se avance con base en los acuerdos que al respecto se tengan.**
- **Incluir en el nuevo POT el proyecto Metro definitivo y completo, con el fin de tener una hoja de ruta a mediano y largo plazo.**
- **Se debe garantizar que a los propietarios de predios aledaños al trazado del metro se les compren sus predios a un precio justo y que se considere su condición socioeconómica.**



**¡Gracias!**