

VIGENCIAS FUTURAS PARA
EL METRO DE BOGOTÁ
¿OTRA INDELICADEZA
JURÍDICA?

I. INTERPRETACIÓN DE LA LEY 1483 DE 2011

- Sí aplica para vigencias futuras ordinarias.
- En nuestro criterio se requiere ser muy cuidadosos en la interpretación de la normativa, para garantizar a los bogotanos un estricto rigor en la utilización de los ingentes recursos públicos, que se invertirán en esta mega obra y su gran importancia para el futuro de nuestra ciudad.

1. Sobre el Título

LEY 1483 DE 2011

Por medio de la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal para las entidades territoriales.

Del este título no se infiere que la norma aplique únicamente a las vigencias futuras extraordinarias, por el contrario se deduce que su objetivo es garantizar la responsabilidad y transparencia.

2. Sobre los literales b) y c) del Artículo 1

Artículo 1°. *Vigencias futuras excepcionales para entidades territoriales.* En las entidades territoriales, las asambleas o concejos respectivos, a iniciativa del gobierno local, podrán autorizar la asunción de obligaciones que afecten presupuestos de vigencias futuras sin apropiación en el presupuesto del año en que se concede la autorización, siempre y cuando se cumplan los siguientes requisitos:

(...)

b). El monto máximo de vigencias futuras, plazo y las condiciones de las mismas deben consultar las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo de que trata el artículo 5 de la Ley 819 de 2003.

c). Se cuente con aprobación previa del Confis territorial o el órgano que haga sus veces.

Estos literales evidencian que la Ley 1483 de 2011 aplica también a las vigencias futuras ordinarias, porque traer requisitos propios de este tipo de vigencias

3. Sobre el inciso 3° del Artículo 1

Los montos por vigencia que se comprometan por parte de las entidades territoriales como vigencias futuras ordinarias y excepcionales, se descontarán de los ingresos que sirven de base para el cálculo de la capacidad de endeudamiento, teniendo en cuenta la inflexibilidad que se genera en la aprobación de los presupuestos de las vigencias afectadas con los gastos aprobados de manera anticipada.

En este aparte de la norma se refleja que la ley aplica tanto a vigencias futuras ordinarias y excepcionales

4. Sobre el inciso 4° del Artículo 1

La autorización por parte de la asamblea o concejo respectivo, para comprometer presupuesto con cargo a vigencias futuras no podrá superar el respectivo período de gobierno. Se exceptúan los proyectos de gastos de inversión en aquellos casos en que el Consejo de Gobierno, con fundamento en estudios de reconocido valor técnico que contemplen la definición de obras prioritarias e ingeniería de detalle, de acuerdo a la reglamentación del Gobierno Nacional, previamente los declare de importancia estratégica.

- Este inciso hace referencia a las vigencias futuras en general sin plantear alguna diferencia.
- Si el legislador no hace diferencia no lo es dado al intérprete hacerla.
- El fin de la norma (teleología) es garantizar que cuando las vigencias futuras, cualquiera que sea, exceda el período de gobierno cuenten con estudios de reconocido valor técnico incluida la ingeniería de detalle

5. Sobre los parágrafos 1° y 2° del Artículo 1

Parágrafo 1°. En las entidades territoriales, queda prohibida la aprobación de cualquier vigencia futura, en el último año de gobierno del respectivo gobernador o alcalde; excepto para aquellos proyectos de cofinanciación con participación total o mayoritaria de la Nación y la última doceava del Sistema General de Participaciones.

Parágrafo 2°. El plazo de ejecución de cualquier vigencia futura aprobada debe ser igual al plazo de ejecución del proyecto o gasto objeto de la misma.

Los dos parágrafos hacen referencia a «cualquier vigencia», es decir que, aplica para ordinarias y excepcionales

De lo anterior se infiere:

- El bien jurídico que se tutela es el de la Planeación Presupuestal
- El requisito o exigencia está relacionado no con el método de financiación (vigencias futuras) sino con el hecho de exceder el periodo de gobierno.
- Si las vigencias futuras ordinarias exceden el respectivo periodo de gobierno ¿Cuál es el motivo para desechar o inaplicar la exigencia

II. REQUISITOS DE LA DECLARATORIA DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA

El Decreto Nacional 2767 de 2012 reglamentario de la Ley 1483 de 2011

Artículo 1°. *Declaración de importancia estratégica* “De conformidad con lo establecido en el artículo 1° de la Ley 1483 de 2011, los proyectos de inversión que requieran autorización de **vigencias futuras**, y excedan el período de gobierno, deberán ser declarados previamente de importancia estratégica, por parte de los Consejos de Gobierno de las entidades territoriales y cumplir los siguientes requisitos:

(...)

e). Sin perjuicio de los estudios técnicos que deben tener todos los proyectos, los proyectos de infraestructura, energía y comunicaciones los estudios técnicos deben incluir la definición de obras prioritarias e ingeniería de detalle, aprobados por la oficina de planeación de la entidad territorial o quien haga sus veces.”

Este Decreto tampoco plantea una diferencia para la declaratoria de importancia estratégica en vigencias futuras

III. PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

¿EL ALCALDE MAYOR NO TUVO EN CUENTA EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL QUE ÉL MISMO FORMULÓ?

- ▶ SE DESCONOCEN LOS PLANES CONTEMPLADOS EN ESTA NORMA QUE DA CAMPO A UNA RACIONALIZACIÓN DEL USO DE LOS SUELOS.
- ▶ SE DESCONOCE EL TRAZADO PLANTEADO INICIALMENTE.
- ▶ ¿HABRÁ UNA LÍNEA DE METROS?
- ▶ PRIMERO SE DEBERÍA DAR LA DISCUSIÓN DEL POT ANTES DE ACOGER ESTE SISTEMA, DE LO CONTRARIO SE ESTARÁ SOMETIENDO A LA CIUDAD A UN METRO FUERA DE TONO CON EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL.

IV. OTROS ASPECTOS

DECLARACIONES DEL ALCALDE MAYOR AL PRESENTAR EL PROYECTO

Peñalosa pide a concejales no sabotear el metro de Bogotá

Advirtió que en el cabildo distrital existen intereses políticos en el proyecto.

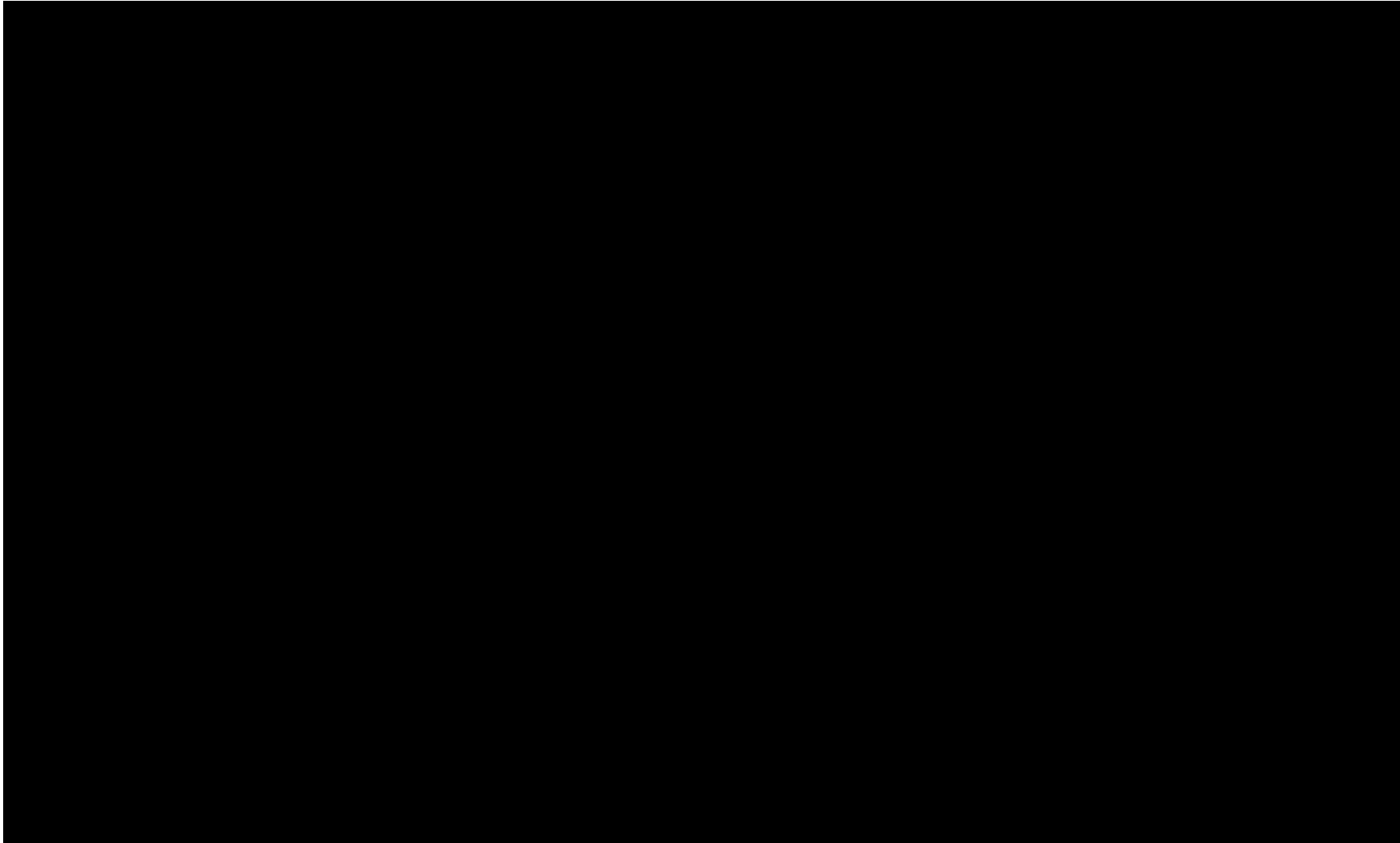


Nota del 28/09/2017 publicada en Caracol Radio

ESTAS SON LAS DECLARACIONES DEL SEÑOR ALCALDE:

- ▶ “Yo creo que es muy importante que todos los ciudadanos miren cómo va a ser el comportamiento de los concejales con relación a este proyecto, a mirar cómo vota cada concejal en este tema de las vigencias futuras, porque aquí no podemos hacer política”, señaló
- ▶ Y agregó, “que no vayamos ahora a inventarnos teorías técnicas, legales y demás, para sabotear un proyecto que es sagrado para Bogotá”, dijo Peñalosa.

EN LO QUE SE DEBEN FIJAR LOS CIUDADANOS ES EN EL METRO
QUE NOS ESTÁN PROPONIENDO AHORA Y EN EL METRO QUE SE
PROMETIÓ EN CAMPAÑA



¿QUIÉN MIENTE?

- ▶ ESTE METRO NO VA A SER MÁS LARGO QUE EL PROPUESTO POR LA ADMINISTRACIÓN PASADA, NI SIQUIERA COINCIDE CON LA LONGITUD PRESENTADA A LA CIUDADANÍA. (EN REALIDAD SON 19,5 KILÓMETROS).
- ▶ ESTE METRO NO ES 4 O 5 VECES MÁS BARATO QUE EL SUBTERRÁNEO.
- ▶ EL METRO NO LLEGARÁ TAN LEJOS COMO EL ALCALDE LO DIJO CUANDO ESTABA EN CAMPAÑA.
- ▶ NO SABEMOS CÓMO SE ESTÁN USANDO LOS ESTUDIOS QUE DEJÓ LA ADMINISTRACIÓN PASADA, QUE DICEN, SE ESTÁN USANDO.

LONGITUD DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO

► LO QUE ESTÁ PUBLICADO EN LA PÁGINA WEB DEL METRO



Metro en cifras

Estaciones

- 15 estaciones
- 10 tendrán integración modal con Transmilenio
- 1,39 km entre estación y estación.

Cronograma

- Octubre 2016: Suscripción documento CONPES
- Segundo semestre 2017: Licitación
- 2018: Inicio de obras
- 2022: Inicio operación etapa 1 y 2

Obras

- 531.111 m³ de concreto se usarán en la obra
- 361.661 m³ de escombros generará la construcción



Trenes

- 148 metros de longitud – 6 vagones
- 1.800 pasajeros
- 23 trenes al inicio de operación
- 41 km/hora velocidad comercial
- 100% eléctrico
- 3,15 minutos intervalo operación hora pico
- 64.800 pasajeros hora/sentido

Alimentadores del Metro:

Avenida 68, la Avenida Boyacá y la Avenida Ciudad de Cali.



- 100+ años de vida útil
- 100% en viaducto

Las estaciones

Serán laterales, dentro de edificios comerciales, y desde ellas se accederá al Metro de Bogotá, a través de puentes elevados. Estarán rodeadas de zonas comerciales y educativas. Con su construcción se renovará el espacio público.



El Metro es un proyecto de transformación urbana.

Costos

\$390.851 millones costo por km
US 130 millones costo por km

\$9.885.000 millones costo Línea de Metro

\$3.244.200 millones costo Troncales Alimentadoras

75% + 25%
Metro Troncales alimentadoras

Longitud

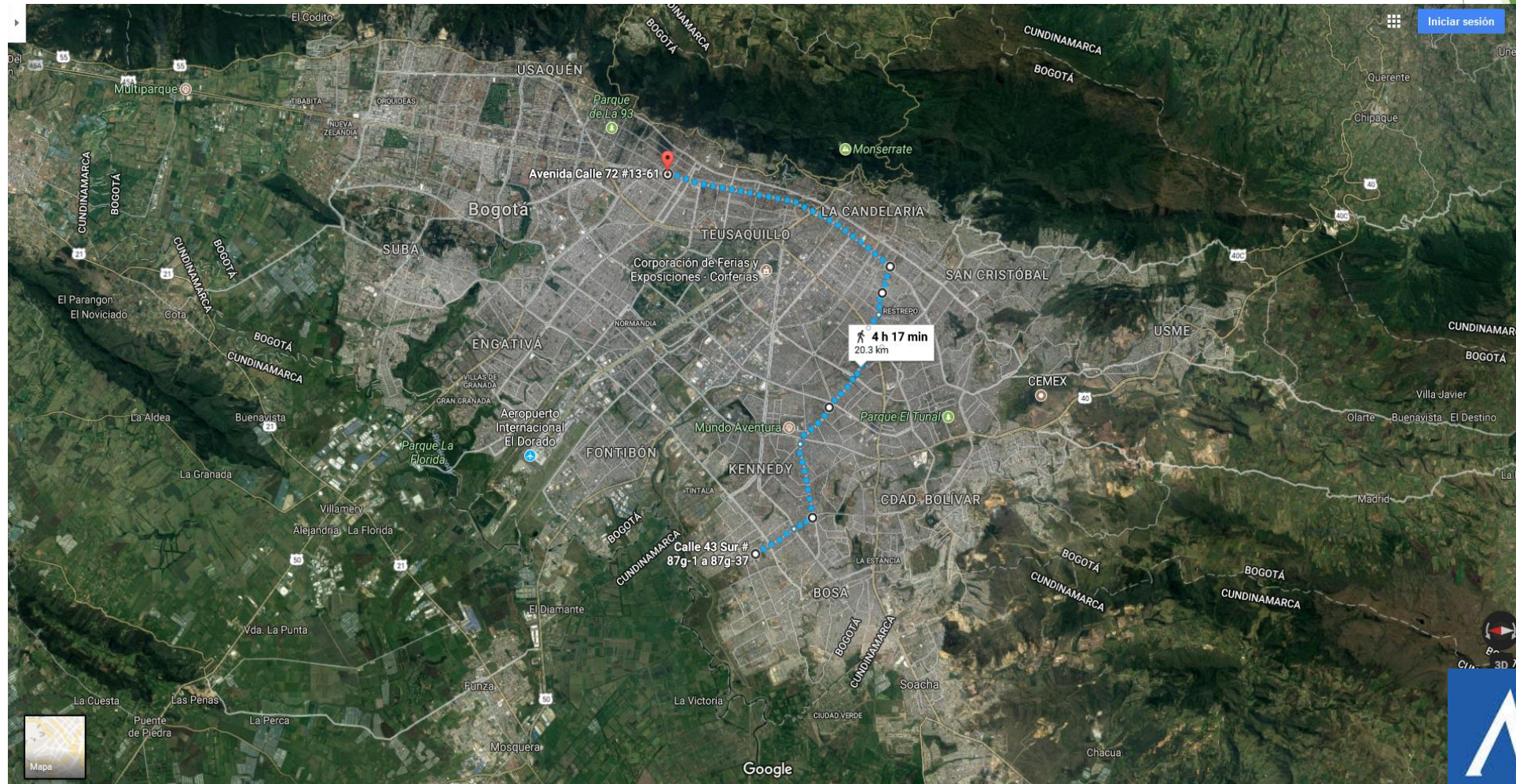
- 30,58 km longitud total
- 25,29 km longitud línea etapas 1 y 2
- 33 km longitud troncales alimentadoras

Etapas:
Etapa 1: Va desde el Portal de Las Américas hasta la Avenida Caracas, a lo largo de la Avenida Primero de Mayo.

Etapas:
Etapa 2: Va hasta la Calle 72 a lo largo de la Avenida Caracas, para una longitud de 25 km.

Etapas:
Etapa 3: Se dejarán listos los diseños para llegar hasta la calle 127, a lo largo de la Autopista Norte.

LO QUE NOS MUESTRA LA APLICACIÓN



BOGOTÁ VA A TENER QUE PONER MÁS PLATA PARA ESTE METRO ¿NO QUE ERA MÁS BARATO?

RESPUESTA DE LA SECRETARÍA DE HACIENDA A LA PREGUNTA FORMULADA EN LA PRESENTACIÓN DEL PROYECTO.

- ▶ Bogotá va a poner 7,18 billones de pesos para la línea del metro, esto sin contar con las líneas de Transmilenio que deberá implementar por cuenta propia, como la de la carrera séptima (que cuesta cerca de 2,46 billones de pesos), lo cual incrementa el valor del aporte del Distrito.
- ▶ En las vigencias futuras pasadas se pedían 4,137 billones de pesos y aun actualizadas estas cifras el distrito sigue poniendo más dinero.
- ▶ Entonces ¿Cuál fue el ahorro que le representó al distrito haber optado por un metro elevado?

POSIBLES SOBRECOSTOS DE LA OBRA

- ▶ ACTUALMENTE SOLO SE CUENTAN CON ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD, SEGÚN NOS INFORMA LA ADMINISTRACIÓN.
- ▶ A PESAR DE QUE SE MANIFIESTA HABER HECHO UNA PROVISIÓN PARA EVITAR SOBRECOSTOS, NOS RESULTA POCO FIABLE QUE SE PUEDAN EVITAR CUANDO TODAVÍA NO SE TIENE LA ESTRUCTURACIÓN INTEGRAL DEL PROYECTO NI MUCHO MENOS LOS ESTUDIOS DE INGENIERÍA DE DETALLE.
- ▶ LA ADMINISTRACIÓN ESTÁ MUY CONFIADA EN QUE NO SE PRESENTARÁN SOBRECOSTOS.

LAS GARANTÍAS DEL DISTRITO HACIA LA NACIÓN

NOS PREOCUPA QUE DE CONFORMIDAD CON LA LEY 310 DE 1996, EL DISTRITO TENGA QUE PONER EN GARANTÍA FRENTE A LA NACIÓN POR LOS EVENTUALES CRÉDITOS EXTERNOS SOLICITADOS LOS RECURSOS OBTENIDOS POR CONCEPTO DE PARQUEO EN VÍA O DE PEAJES URBANOS POR LOS POSIBLES SOBRECOSTOS QUE TENGA LA OBRA, POR LO QUE ESTO HARÍA QUE LOS RECURSOS RECOLECTADOS POR ESTOS MEDIOS NO SE DESTINEN A MEJORAMIENTO DE VÍAS O DEL ESPACIO PÚBLICO SINO AL PAGO DE LAS DEUDAS CONTRAÍDAS.

¿SERÁ FINANCIERAMENTE VIABLE EL SISTEMA QUE NOS ESTÁN PROPONIENDO?

- ▶ TENEMOS UN PROYECTO METRO QUE VA A ABSORBER GRAN PARTE DE LA DEMANDA DE TRANSMILENIO PERO NO SABEMOS CUÁNTA.
- ▶ ¿SE HA CALCULADO EL IMPACTO EN LA DEMANDA DE TRANSPORTE DEL METRO DE TAL MANERA QUE NO QUEDEN DESFINANCIADOS NI METRO NI TRANSMILENIO?
- ▶ ESTO SE PREGUNTA PORQUE EL METRO VA A ENTRAR A COMPETIR DIRECTAMENTE CON TRANSMILENIO POR LA AVENIDA CARACAS.
- ▶ RECORDEMOS EL CASO DE CIUDAD BOLÍVAR EN ESTOS DÍAS, SI LOS OPERADORES NO SON VIABLES EN LO FINANCIERO, LOS QUE SUFREN SON LOS USUARIOS.

ESTE SISTEMA METRO PRIVILEGIA AL TRANSMILENIO

- ▶ A TODAS LUCES SE EVIDENCIA QUE SE MAXIMIZAN LAS OBRAS DE TRANSMILENIO MIENTRAS QUE SE MINIMIZA AL MÁXIMO LAS OBRAS DE TRANSMILENIO.
- ▶ SE LE ESTÁ QUITANDO A LA CIUDAD LA OPORTUNIDAD HISTÓRICA A BOGOTÁ DE CONOCER OTRO MEDIO DE TRANSPORTE MASIVO DIFERENTE DE TRANSMILENIO.