

CELIO NIEVES HERRERA

Concejal de Bogotá

2016 – 2019



OCTUBRE 31 DE 2017

HISTÓRICO DE CONPES PARA MOVILIDAD EN BOGOTÁ

CONPES 2999 de 1998

Sistema de transporte de Bogotá como **una red de metro** y un componente flexible.

CONPES 3093 del 2000

Cambia por el proyecto de Transmilenio.

CONPES 3677 de 2010

Establece las condiciones técnicas, financieras e institucionales para implementar cada proyecto como parte de la solución integral a los problemas de movilidad del Distrito y la Región Capital.

CONPES 3882 DE 2017

CONPES 3900 DE 2017



El Metro de Medellín, un proyecto innecesario

Por ENRIQUE PEÑALOSA
LONDONO

Incluido el costo financiero, pero sin incluir el casi seguro sobrecosto, el metro de Medellín costará cerca de \$100.000 millones, una cifra equivalente a la totalidad de la inversión del presupuesto nacional para 1984.

Se emprende ese proyecto sin haber siquiera intentado racionalizar el sistema de buses urbanos. Este sería un paso previo obvio, si se toma en cuenta que en la mayoría de las ciudades del mundo los buses funcionan de una manera mucho más eficiente que en Colombia, lo que permite suponer que existe un amplio margen de mejoría. También habría sido lógico dar prelación a la racionalización del sistema de buses, si se toma en cuenta que el tren contratado no alcanzará a representar siquiera el 20% del transporte público en Medellín.

¿Rentable económicamente para el país?

El gasto público puede tener justificaciones económicas o sociales. Evidentemente, el metro no es un proyecto orientado a producir desarrollo económico para el país, como podrían ser proyectos de tipo agrícola, industrial o de generación eléctrica. Se ha mencionado la creación de empleo del proyecto. Pero es claro que el metro es una obra intensiva en capital y no en mano de obra. Además, más de la mitad de su costo está representado por componentes importados, que generan empleo sólo en

Europa. Destinada a proyectos de vivienda, una fracción del costo del metro generaría más empleo.

El metro es un proyecto innecesario que endeuda al país en divisas en un momento en que el peligro más grave que enfrenta el desarrollo económico del país es la falta de divisas. Con el déficit comercial actual y el previsible y con las dificultades que existen para contraer crédito externo, las reservas pueden agotarse en menos de 2 años. Como el pago de la deuda del metro de Medellín le corresponderá a otros gobiernos, la administración actual ha optado por la irresponsabilidad.

Prueba de que el metro no es un proyecto con una finalidad económica es que los ingresos de su operación no sólo no pagan la inversión, sino que seguramente no alcanzarán a cubrir siquiera su costo de operación. Actualmente no hay ningún sistema de metro en América que cubra siquiera sus costos de operación.

¿Prioridad social?

Si el proyecto de metro tiene un objetivo social, hay que confrontar el beneficio que genera, con el que hubiera generado esa inversión en obras tales como acueducto, vivienda o nutrición infantil.

Si una obra que implica tantos sacrificios para el país en las actuales circunstancias no se puede justificar como una prioridad económica o social, debe existir otro tipo de justificación. Por lo menos en parte parecería que se busca levantar un monumento.

QUITO, ECUADOR



Los 10 metros subterráneos mas grandes del mundo

CIUDAD	AÑO	LONGITUD - km	# LINEAS	PASAJEROS/DÍA
Seul	1974	940	19	6.900.000/día
Shanghái (Ch)	1993	468	12	6.700.000/día
Pekín (Ch)	1969	456	17	7.560.000/día
Londres	1890	415	11	4.440.000/día
Nueva York	1904	374	26	5.086.000/día
Moscú	1935	339	12	6.800.000/día
Tokio	1927	328	13	8.700.000/día
Madrid	1919	294	13	2.000.000/día
Guangzhou (Ch)	1967	232	9	8.600.000/día
París	1900	219	16	4.500.000/día

BERLÍN, ALEMANIA



LONDRES, INGLATERRA



MOSCU, RUSIA



MADRID, ESPAÑA



LISBOA, PORTUGAL



MADRID, ESPAÑA



BARCELONA, ESPAÑA



CIUDAD DE PANAMÁ, PANAMÁ



RÍO DE JANEIRO, BRASIL



No.	Zonas	Localidades	Fecha y hora	Lugar	Asistentes
1	Zona Seis	Santa Fe, Los Mártires, Teusaquillo, Chapinero y Barrios Unidos	Jueves 4 de mayo de 2017	Secretaria Distrital de Ambiente	144
			3:00 p.m.	Av. Caracas No. 54 - 38	
2	Zona Dos	Kennedy	Viernes 5 de mayo de 2017	JAC Salón Los Periodistas	207
			10:00 a.m.	Calle 41 C sur # 78 H - 45	
3	Zona Tres	Kennedy, Puente Aranda, Antonio Nariño y Los Mártires	Viernes 5 de mayo de 2017	Colegio Técnico Benjamín Herrera sede A	212
			3:00 p.m.	Carrera 51A # 26-38 Sur	
4	Zona Cinco	Los Mártires y Santa Fe	Lunes 8 de mayo de 2017	Instituto Técnico Central	59
			9:00 a.m.	Calle 13 No. 16 - 74	
5	Zona Cuatro	Antonio Nariño, Los Mártires y Santa Fe	Lunes 8 de mayo de 2017	Coliseo La Fragua Cra. 29B #14B-57 Sur	108
			3:00 p.m.		
6	Zona Uno	Kennedy	Martes 9 de mayo de 2017	Coliseo Cayetano Cañizares	248
			3:00 p.m.	Calle 41B Sur # 81A - 80	
7	Zona Uno	Kennedy	Miércoles 10 de mayo de 2017	SUPERCADE Américas	12
			3:00 p.m.	Av. Carrera 86 # 43 – 55 Sur	
8	Zona Patio Taller	Bosa	Sábado 9 de septiembre de 2017-09-11 2:00 PM	CDC Bosa El Porvenir	18
				Carrera 100 # 52 - 24 Sur	