

**PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE**  
**PROYECTO DE ACUERDO No. 602 de 2017**

**“Por medio del cual se autoriza a Bogotá, D.C., para que a través de la Secretaría Distrital de Hacienda asuma obligaciones para garantizar el aporte del Distrito Capital a la cofinanciación del Sistema Integrado de Transporte Masivo para Bogotá – Primera Línea del Metro – Tramo 1 con cargo a vigencias futuras ordinarias del período 2018 – 2041”**

**YO ♥ BOGOTÁ**

**WV MARÍA VARGAS**  
VICTORIA  
CONCEJAL DE BOGOTÁ

**CONSIDERACIONES AL TEXTO  
DEFINITIVO DEL PROYECTO DE  
ACUERDO No. 602 de 2017,  
APROBADO EN PRIMER DEBATE.**

Concejo de Bogotá D.C. Oficina 304.  
[info@mariavictoriavargas.com](mailto:info@mariavictoriavargas.com)

**a. Desconocimiento del POT y del  
Plan Maestro de Movilidad  
vigentes.**



1. **El Decreto 619 de 2000** expidió el POT de Bogotá, norma que en su **artículo 176** contemplaba un trazado para la primera línea del metro, con el siguiente recorrido:

# YO ♥ BOGOTÁ

**MARÍA VARGAS**  
VICTORIA  
CONCEJAL DE BOGOTÁ



DECRETO No 679 del 28 de julio de 2000

PROGRAMA ACUERDO CONVENIO: **ACUERDO CONVENIO TRANSMILLENIO**

#### CONVENCIONES

	Redes de El Estero
	Redes de El Dorado
	Redes de Equinoccio Oriente
	Estación Viajes
	Carril de Transil
	Vía Bypass
	Carril de Agua
	Carril de Alta Tensión
	Carril Verde

#### LEYENDA

Sistema de Transmilenio	
	Troncal Sur y Norte
	Estación Terminal
	Estación Intermedia
Sistema Integral de Transporte (SISTEMA INTEGRAL DE TRANSPORTE)	
	Carril de Transil - Transil
	Estación de Transil
	Estación Terminal
Sistema de Cercanías	
	Red Principal
	Red Secundaria
	Red Terciaria
	Red Complementaria
Sistema de Transporte	
	Linea Regular - Línea
	Linea Regular - Línea
	Servicio de Transporte
	Servicio de Transporte
	Compañía de la Red de Transporte
	Compañía de la Red de Transporte

2. En el **artículo 177** del **Decreto 619 de 2000** se dispuso que el proyecto se ejecutaría en **2 etapas** durante un período de **9 años** contados a partir de la aprobación del Plan, es decir del 28 de julio de 2000, fecha de expedición del referido decreto.

3. Por lo tanto el proyecto debía haberse ejecutado a más tardar al **28 de julio del año 2009**.



3. En el título IV del **Decreto 619 de 2000** se definieron los **proyectos** de corto, mediano y largo plazo del POT de Bogotá **ajustándolos** a los **distintos períodos de gobierno** de las futuras administraciones distritales, con el fin de que cada una de ellas incluyera en su **Plan de Desarrollo** dichos proyectos y se pudiera ajustar la planeación del POT con los recursos económicos y fuentes de financiación de los planes de desarrollo.



4. Por disposición del **artículo 18 de la Ley 388 de 1997**, en los planes de desarrollo debe existir el denominado **Programa de Ejecución del POT**, señalando los proyectos que se ejecutarán que están previstos en el POT, las fuentes de financiación y las entidades ejecutoras.

Este es el **mecanismo** como la ley previó la **articulación** de la planeación que se hace en los **POT** con las decisiones económicas, financieras y de ejecución que se adoptan en los **Planes de Desarrollo**.





YO ♥ BOGOTÁ

 **MARÍA VICTORIA VARGAS**  
CONCEJAL DE BOGOTÁ

5. Para garantizar lo anterior, el **Decreto 619 de 2000**, en relación con los **proyectos del Sistema de Transporte**, dispuso que la **primera línea del metro** debía ejecutarse en **tres etapas** en distintos períodos



Concejo de Bogotá D.C. Oficina 304.  
[info@mariavictoriavargas.com](mailto:info@mariavictoriavargas.com)

- **ETAPA 1. Artículo 418 - Período (2000 - 2004)**, el siguiente tramo:

“1. Primera Línea del Metro

PROYECTO	EXTENSIÓN DE LÍNEA FÉRREA	ESTACIÓN DE ORIGEN	ESTACIÓN DE DESTINO
Primera etapa	15,3 Kms	Avenida Ciudad de Villavicencio por Avenida Ciudad de Cali	Calle 28 a 31 con avenida Alberto Lleras Camargo, Carrera 7”

- **ETAPA 2. Artículo 428 - Período (2004 - 2007)**, el siguiente tramo:

“1. Primera Línea del Metro

PROYECTO	EXTENSIÓN DE LÍNEA FÉRREA	ESTACIÓN DE ORIGEN	ESTACIÓN DE DESTINO
Segunda etapa	15,3 Kms	Avenida Ciudad de Villavicencio por Avenida Ciudad de Cali.	Calle 28 a 31 por Avenida Alberto Lleras Camargo (carrera 7)”

- **ETAPA 3. Artículo 438 - Período (2007 - 2010)** el siguiente tramo:

“1. Primera Línea del Metro.

PROYECTO	EXTENSIÓN DE LÍNEA FÉRREA	ESTACIÓN DE ORIGEN	ESTACIÓN DE DESTINO
Tercera etapa	14 Kms	Estación de San Martín	Patio Terminal de Puerto Amor



**6. El Decreto 469 de 2003 que revisó el POT de Bogotá, mediante el artículo 286 derogó de manera expresa todos los escenarios de ejecución de la primera línea del metro, (artículos 418, 428 y 438 del Decreto 619 de 2000).**



**7. Así mismo, al redefinir los proyectos prioritarios de corto plazo (2004–2007) en los artículos 70 y 71 no contempló la construcción de la primera línea del metro en los escenarios de mediano ni largo plazo.**



**8.El artículo 286 derogó de manera expresa el numeral 2 del artículo 103 del Decreto 619 de 2000 que adoptaba la cartografía del POT inicial, por lo tanto el trazado de la primera línea del metro hecho en el plano 13 quedó derogado.**

# YO ♥ BOGOTÁ

**MARÍA VARGAS**  
VICTORIA  
CONCEJAL DE BOGOTÁ

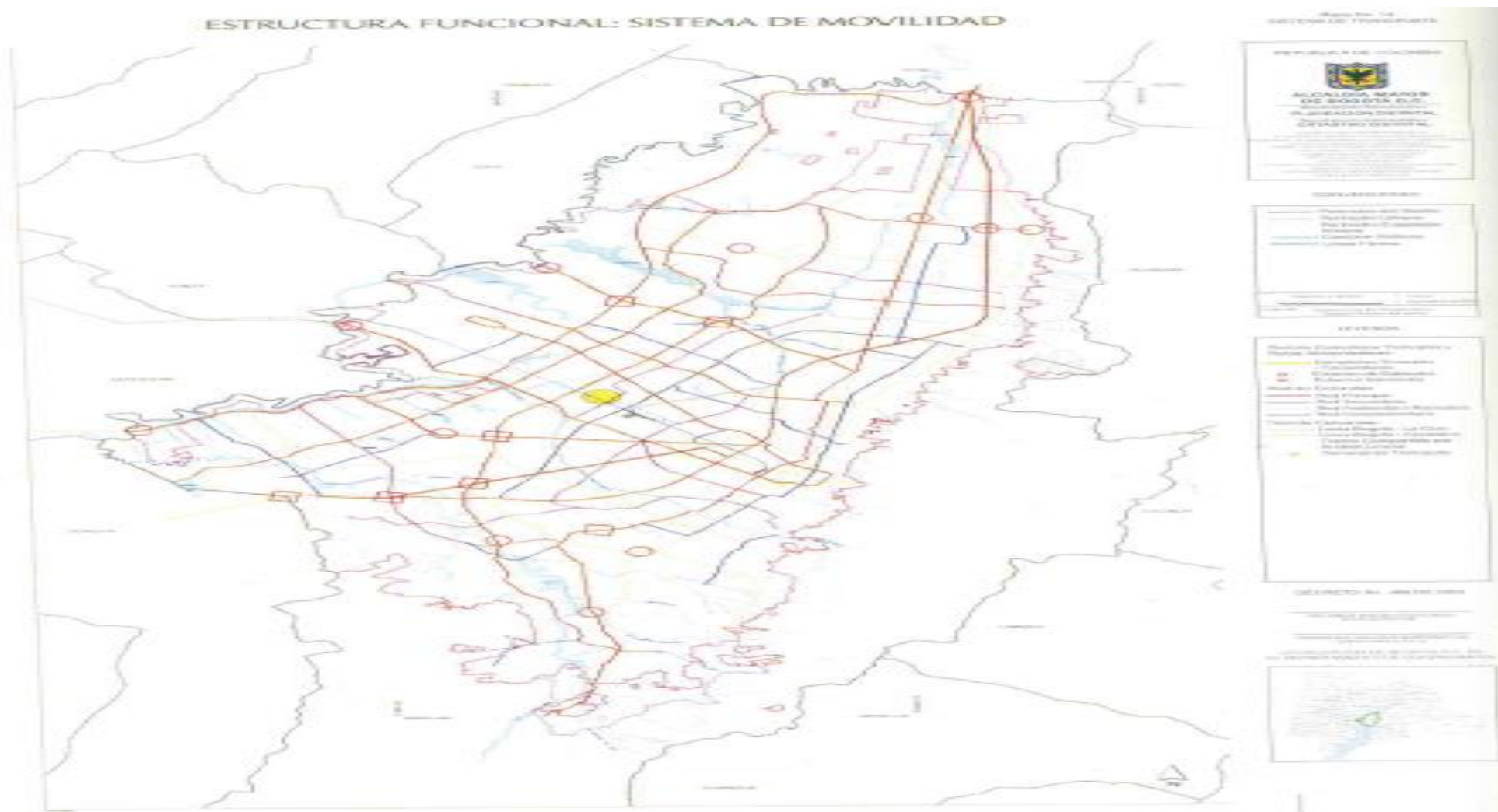


**9. Por su parte el numeral 8 del artículo 72 del Decreto 469 de 2003 adoptó la nueva cartografía del POT de Bogotá, y en el plano No. 14 denominado “SISTEMA DE MOVILIDAD” se eliminó el trazado de la línea del metro, tal y como se ve a continuación.**

# YO ♥ BOGOTÁ

**MARÍA VICTORIA VARGAS**  
CONCEJAL DE BOGOTÁ

## ESTRUCTURA FUNCIONAL: SISTEMA DE MOVILIDAD



Concejo de Bogotá D.C. Oficina 304.  
[info@mariavictoriavargas.com](mailto:info@mariavictoriavargas.com)

# YO ♥ BOGOTÁ

**MARÍA VARGAS**  
VICTORIA  
CONCEJAL DE BOGOTÁ



**10. A partir de lo anterior es claro que en la cartografía vigente del POT de Bogotá no hay trazado de la primera línea del metro y que no existen proyectos de la primera línea de corto mediano y largo plazo pues estos fueron derogados expresamente.**





**11. Las únicas referencias del trazado y del plazo de ejecución subsistieron en los artículos 176 y 177 del Decreto 619 de 2000, que al hacerse la compilación de los Decretos 619 de 2000 y 469 de 2003 quedaron incluidos en los artículos 188 y 189 del Decreto 190 de 2004, que en todo caso señalaban que el proyecto debía ejecutarse en un plazo de 9 años contados a partir del 28 de julio de 2000.**



## 12. El artículo 91 de la Ley 1437 de 2011 Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, señala:

*“...Pérdida de ejecutoriedad del acto administrativo. Salvo norma expresa en contrario, los actos administrativos en firme serán obligatorios mientras no hayan sido anulados por la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo. Perderán obligatoriedad y, por lo tanto, no podrán ser ejecutados”*



**12. El artículo 91 de la Ley 1437 de 2011 Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, señala:**

*(...)*

*3. Cuando al cabo de cinco (5) años de estar en firme, la autoridad no ha realizado los actos que le correspondan para ejecutarlos.*

*(...)*

*5. Cuando pierdan vigencia.”*



**13. En consecuencia, es claro, que el POT de Bogotá se expidió mediante el Decreto 619 del 28 de julio de 2000, se revisó a través del Decreto 469 del 23 de diciembre de 2003 y se compiló en el Decreto 190 del 22 de junio de 2004. desde la fecha de expedición del POT, de su revisión o compilación han transcurrido más de 5 años sin que la administración distrital haya adelantado los actos correspondientes para ejecutar la primera línea del metro.**

YO ♥ BOGOTÁ

 **MARÍA VICTORIA VARGAS**  
CONCEJAL DE BOGOTÁ



**13. Desde la fecha de expedición del POT, de su revisión o compilación han transcurrido más de 5 años sin que la administración distrital haya adelantado los actos correspondientes para ejecutar la primera línea del metro.**

YO ♥ BOGOTÁ

 **MARÍA VICTORIA VARGAS**  
CONCEJAL DE BOGOTÁ

14. Adicionalmente el **plazo** para ejecutarlo era de **9 años** que se cumplieron el 28 de julio del año 2009.



Concejo de Bogotá D.C. Oficina 304.  
[info@mariavictoriavargas.com](mailto:info@mariavictoriavargas.com)

# YO ♥ BOGOTÁ

**MARÍA VARGAS**  
CONCEJAL DE BOGOTÁ

15. En virtud de lo anterior, el **trazado** de la primera línea del metro previsto en el POT **no es obligatorio**, por dos elementales razones; primero, está **decaído** y segundo, **perdió vigencia**.



Concejo de Bogotá D.C. Oficina 304.  
[info@mariavictoriavargas.com](mailto:info@mariavictoriavargas.com)

16.El artículo 16 del Decreto Distrital 190 de 2004 establece que la estructura funcional de servicios, está conformada por los sistemas generales de servicios públicos, de movilidad y de equipamientos





17. Por su parte, **el artículo 18 del Decreto Distrital 190 de 2004**, al reglamentar los componentes de la estructura funcional y de servicios, identifica el Sistema de Movilidad como uno de los elementos pertenecientes a este, y **el artículo 19** lo contempla como aquel que integra de manera jerarquizada e interdependiente los modos de transporte



**18. Además, el artículo 162 del POT determina como parte de la estructura del sistema de movilidad**

***“...los subsistemas vial, de transporte y de regulación y control del tráfico. Tiene como fin atender los requerimientos de movilidad de pasajeros y de carga en la zona urbana y de expansión, en el área rural del Distrito Capital y conectar la ciudad con la red de ciudades de la región, con el resto del país y el exterior”.***



YO ♥ BOGOTÁ

 **MARÍA VICTORIA VARGAS**  
CONCEJAL DE BOGOTÁ

19. De igual manera, como parte del Subsistema de Transporte, el POT identifica en el **artículo 364** que éste se estructura



Concejo de Bogotá D.C. Oficina 304.  
[info@mariavictoriavargas.com](mailto:info@mariavictoriavargas.com)

# YO ♥ BOGOTÁ

**MARÍA VARGAS**  
CONCEJAL DE BOGOTÁ

*“(...) alrededor de los modos de transporte masivo: Metro, Transmilenio y Tren de cercanías, dentro de un marco institucional regulado y controlado por la autoridad de tránsito. El subsistema está conformado por los diferentes modos de transporte masivo, el transporte público colectivo, el transporte particular y modos alternativos de transporte como las bicicletas. Sus componentes se organizan en torno al Metro, los buses articulados sobre corredores troncales especializados y sus rutas alimentadoras y el tren de cercanías.”*



Concejo de Bogotá D.C. Oficina 304.  
[info@mariavictoriavargas.com](mailto:info@mariavictoriavargas.com)

YO ♥ BOGOTÁ

 **MARÍA VICTORIA VARGAS**  
CONCEJAL DE BOGOTÁ

20. Considerando su naturaleza e importancia para la consolidación del ordenamiento territorial para la ciudad, las disposiciones relacionadas con el Sistema de Movilidad, conforme con el **parágrafo del artículo 161 del Decreto Distrital 190 de 2004**



Concejo de Bogotá D.C. Oficina 304.  
[info@mariavictoriavargas.com](mailto:info@mariavictoriavargas.com)

# YO ♥ BOGOTÁ

**MARÍA VARGAS**  
CONCEJAL DE BOGOTÁ

*“(...) son de aplicación inmediata y prevalecen sobre las disposiciones sobre usos y tratamientos, determinando la aplicación de éstos. Los planes y diseños relacionados con los sistemas generales atenderán las consideraciones ambientales y definirán las propuestas de ajuste a las decisiones tomadas en los instrumentos de planificación ya diseñados.”*



Concejo de Bogotá D.C. Oficina 304.  
[info@mariavictoriavargas.com](mailto:info@mariavictoriavargas.com)

YO ♥ BOGOTÁ

 **MARÍA VICTORIA VARGAS**  
CONCEJAL DE BOGOTÁ

21. Actualmente el proyecto de la primera línea del metro quedó nuevamente previsto en el **Acuerdo 645 del 9 de junio de 2016 – Plan de Desarrollo**



Concejo de Bogotá D.C. Oficina 304.  
[info@mariavictoriavargas.com](mailto:info@mariavictoriavargas.com)

**YO ♥ BOGOTÁ**

**WV MARÍA VARGAS**  
**VICTORIA**  
**CONCEJAL DE BOGOTÁ**

<b>Concepto</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2016-2020</b>
<i>Administración Central</i>	10.399.118	9.576.798	12.628.209	12.433.483	8.872.740	53.910.348
<i>Establecimientos Públicos</i>	1.746.881	1.758.162	1.994.638	1.297.454	978.468	7.775.603
<i>Empresas Industriales y Comerciales</i>	378.747	847.457	990.597	1.334.895	985.007	4.536.702
<i>Empresas Sociales del Estado</i>	30.609	30.609	30.609	30.609	30.609	153.044
<i>Fondos de Desarrollo Local</i>	696.814	711.473	732.337	752.914	776.447	3.669.985
<i>Sector Privado</i>	0	1.654.807	3.792.761	4.720.852	2.865.233	13.033.653
<b>Recursos Metro 1/</b>	<b>0</b>	<b>1.299.000</b>	<b>2.598.000</b>	<b>5.196.000</b>	<b>3.897.000</b>	<b>12.990.000</b>
<b>Total</b>	<b>13.252.169</b>	<b>15.878.306</b>	<b>22.767.151</b>	<b>25.766.206</b>	<b>18.405.504</b>	<b>96.069.336</b>



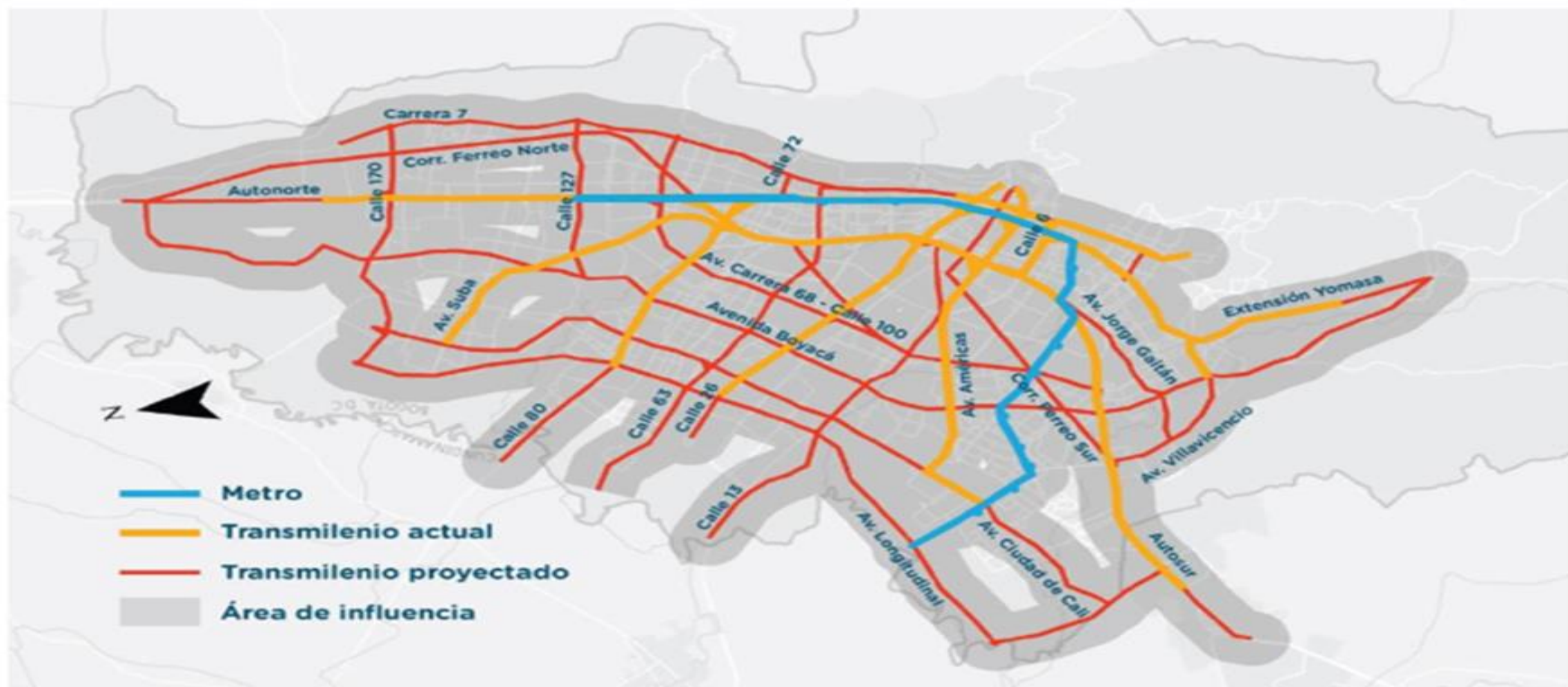
**YO ♥ BOGOTÁ**

**MARÍA VARGAS**  
CONCEJAL DE BOGOTÁ



**22. En cuanto al nuevo trazado de la línea del Metro, la administración distrital prevé que el siguiente trazado articulado al Sistema Transmilenio:**

Figura 2. Red futura de transporte público masivo y su área de influencia.



# YO ♥ BOGOTÁ

**MARÍA VARGAS**  
VICTORIA  
CONCEJAL DE BOGOTÁ



23. Si se compara el actual trazado propuesto por la administración distrital con el trazado que se propuso en el Decreto 469 de 2003, es claro que el mismo siempre ha estado previsto sobre vías arterias de primer orden o vías arterias de la ciudad.



24. La ejecución de un proyecto con este trazado al contrario de generar impacto negativos propiciaría impactos positivos, pues la inversión pública se debe articular con la planeación urbanística que actualmente sobre los corredores prevé una amplia gama de usos de comercio, servicios, dotacionales, vivienda y demás propiciando la transformación de los sectores mediante proyectos de renovación urbana y reconstrucción del espacio público adyacente.



**25. Para lograr lo anterior, debe tenerse en cuenta que el artículo 375 del Decreto 190 de 2004 (POT) faculta al Alcalde Mayor para incorporar mediante decreto sectores de la ciudad al tratamiento de renovación urbana que define las reglas para la transformación de los sectores.**

# YO ♥ BOGOTÁ

**MARÍA VARGAS**  
CONCEJAL DE BOGOTÁ



26. De hecho este tipo de medidas las ha empezado a implementar recientemente la administración sobre la carrera 30 y la calle 80 con la adopción del **Decreto 621 de 2017** en las cuales se han adoptado **nuevas medidas de densificación de los sectores con mejoramiento del espacio público** a través de cesiones que se exigen para articular el planeamiento urbano con la construcción del sistema de transporte Transmilenio.



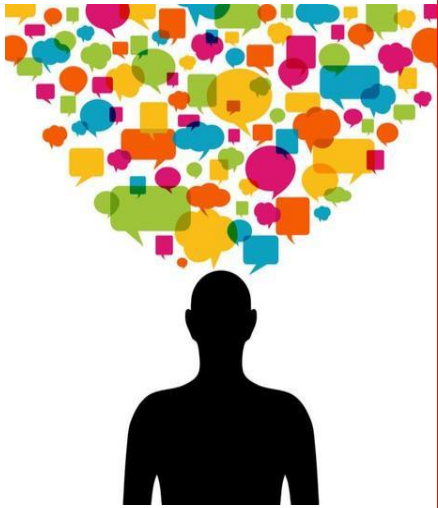
27. Acorde con la lectura sistemática del Plan de Ordenamiento Territorial –POT, y de su norma reglamentaria, **Plan Maestro de Movilidad (Decreto Distrital 319 de 2006)** la única limitación que existe para la localización de la infraestructura corresponde a las disposiciones y prevalencia que para el efecto establezca este último.

28. Dentro de las disposiciones que hacen mención al Metro en el **Plan Maestro de Movilidad**, deben destacarse las siguientes:

*“**Artículo 3. Definiciones.** (...) **Transporte masivo:** Constituido por las líneas de **metro**, **troncales de buses** y **líneas de tranvía** y sus respectivas rutas alimentadoras. En la periferia de la ciudad se deberá integrar con el tren de cercanías.”*

*(...) **Artículo 61 Del Metro.** Cuando las condiciones de movilidad de la ciudad lo exijan, **la administración distrital adoptará el Metro**, y adelantará los estudios pertinentes de factibilidad como componente del Sistema de Transporte Público Integrado. (...)” (Subrayado fuera de texto)*





29. En otras palabras, el **Plan Maestro** en su condición de instrumento prevalente, dejó a cargo de la administración Distrital las condiciones para la localización y lineamientos generales del Metro, como elemento asociado a los sistemas generales del Plan de Ordenamiento Territorial, teniendo ésta plenas facultades para desarrollarlo, sin establecer de antemano un trazado específico para el mismo.



31. Finalmente, es necesario recordar con relación a las observaciones referidas a la **participación ciudadana**, que las normas que regulan tanto la expedición del POT como el Plan de Desarrollo prevén unas etapas e instancias precisas, que en ambos casos se surtieron en su respectivo momento.

## GRAN CONCLUSIÓN FRENTE A ESTA PRIMER PUNTO.

Con el trámite y aprobación del **Proyecto de Acuerdo 602 de 2017**, el Concejo de Bogotá **no está desconociendo el POT**, en tanto que el trazado de la primera línea del metro prevista no es obligatorio, por dos razones; primero, está decaído y segundo, perdió vigencia, **ni mucho menos el Plan Maestro de Movilidad**, por cuanto siendo el instrumento estructurante del primer nivel de jerarquización en el planeamiento urbanístico, con vigencia hasta el 2020, sí contempló el Metro como un componente del Transporte Masivo dentro del Sistema Integrado de Transporte, sin que le hubiese definido para él trazado alguno.

**YO ♥ BOGOTÁ**

**WV MARÍA VARGAS**  
VICTORIA  
CONCEJAL DE BOGOTÁ

**b) Violación de la Ley 1483 de 2011**

Concejo de Bogotá D.C. Oficina 304.  
[info@mariavictoriavargas.com](mailto:info@mariavictoriavargas.com)

- a. Del título de la **Ley 1483 de 2011** “...no se infiere que aplique únicamente a las vigencias futuras extraordinarias, por el contrario se deduce que su objetivo es garantizar la responsabilidad y transparencia fiscal para las entidades territoriales”
- b. Los literales b) y c) del **artículo 1 de la Ley 1483 de 2011** aplica también a las vigencias futuras ordinarias, porque trae requisitos propios de este tipo de vigencias.
- c. El inciso **3 del artículo 1** refleja que la **Ley 1483 de 2011** aplica tanto a vigencias futuras ordinarias y excepcionales.

- d. El **inciso 4 del artículo 1** hace referencia a las vigencias futuras en general sin plantear ningún tipo de diferenciación.
- e. Los **parágrafos 1 y 2 del artículo 1** hacen referencia a “**cualquier tipo de vigencia**”, es decir que, aplica para ordinarias y excepcionales.

1. Bien es sabido a través de la obra de los profesores Arturo Valencia Zea y Álvaro Ortiz Monsalve que en materia de **interpretación de las leyes** se reconocen tres grandes métodos; a) **gramatical**, b) **lógico** y, c) **sistemático**.
2. En el primero de ellos, el sentido de la norma se deduce “...de las propias palabras, es decir del lenguaje empleado por el autor de las leyes”. El segundo, tiene por objeto buscar el pensamiento de la ley. El tercero, busca relacionar el sentido de las palabras y proposiciones de un determinado texto con la institución de que hacen parte y con el propio sistema jurídico, siendo este último el más completo.

2. El Código Civil colombiano señala que “...los jueces y **los funcionarios públicos**, en la aplicación las leyes a los casos particulares y en los negocios administrativos, **las interpretaran por vía de doctrina, en busca de su verdadero sentido...**”



3. De igual forma establece que “...**el contexto de la ley servirá para ilustrar el sentido de cada una de sus partes, de manera que haya entre toda ellas la debida correspondencia y armonía...**”

4. Veamos entonces, por qué razón **NO ES DABLE ACOGER Y ACEPTAR** para la solución del presente caso la interpretación dada por la H.C. DIAZ, en el sentido de señalar que la norma aplicable para autorizar las vigencias futuras ordinarias no es la **Ley 819 de 2003** sino la **Ley 1483 de 2011**.

5. En **primer lugar**, el legislador determinó en normas distintas y particulares las características, requisitos y procedimientos tanto para las vigencias futuras ordinarias como para las excepcionales a nivel territorial, estableciendo para cada una de ellas, diferencias notables, pero también puntos comunes, tal y como lo demostré en mi ponencia para primer debate.

6. En **segundo lugar**, el **artículo 12 de la Ley 819 de 2003** regula de manera expresa las “Vigencias futuras ordinarias para entidades territoriales”, mientras que la determinación de las “Vigencias futuras excepcionales para entidades territoriales” se dio ocho años más tarde a través del **artículo 1 de la Ley 1483 de 2011**.

7. En **tercer lugar**, contrario a lo afirmado ambas normas NO comparten el mismo título, pues **Ley 819 de 2003** se denomina *“Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones”*, la **Ley 1483 de 2011** se denomina *“Por medio de la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal para las entidades territoriales”*.

8. En **cuarto lugar**, con base en cada cuerpo normativo particular para cada tipo de vigencia, el legislador estableció **requisitos comunes**, así:

- Que las autorizaciones sean impartidas por el Concejo previa aprobación del Confis territorial.
- Que el monto máximo de vigencias futuras, el plazo y las condiciones de las mismas consulte las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo.
- Si el proyecto requiere inversión nacional deberá obtenerse el concepto previo y favorable del Departamento Nacional de Planeación
- No podrá superar el respectivo período de gobierno, salvo que los proyectos de gastos de inversión hayan sido declarados previamente de importancia estratégica por parte del Consejo de Gobierno.

9. Es decir, no es que los requisitos de los **literales b y c** del artículo **1 de la Ley 1483** de 2011 se apliquen también para las Vigencias Futuras Ordinarias, sino que estas ya los había previsto ocho años antes para su aprobación en el **artículo 12 de la Ley 819 de 2003**.

10. En **quinto lugar**, cuando se hace referencia al inciso tercero del **artículo 1 de la Ley 1483 de 2011**, lo que se deduce de una interpretación sistemática de la misma es que **justamente el legislador quiso distinguir** dentro del cuerpo normativo que regula las Vigencias Futuras Excepcionales que sobre ese punto en particular también aplicaba para las Vigencias Futuras Ordinarias.



11. En **sexto lugar**, sí se efectúa una lectura tan solo gramatical de la norma o parcial de la misma podría llegarse a la conclusión que el inciso 4 del artículo 1 cuando utiliza la expresión “*vigencias futuras*” o sus **parágrafos 1 y 2** cuando señala “*cualquier tipo de vigencia*”, busca que dichas disposiciones se apliquen indistintamente para ambos tipos, lo cual no es cierto.

12. Desde la exposición de motivos de **la Ley 1483** y durante todo su trámite de formación en el Congreso, se dejó expresa constancia por los autores y ponentes que su **pretensión** era la de regular “...*directamente, con disposiciones de rango de Ley Orgánica, la asunción de obligaciones que afectan presupuestos de vigencias fiscales posteriores, sin que conste apropiación presupuestal que respalde esa obligación en el año en el que se autoriza la respectiva vigencia. Estas operaciones son denominadas **Vigencias Futuras Excepcionales....**”*”

13. Ello es plenamente demostrable cuando se pretende hacer entender, por ejemplo, que la expresión “cualquier tipo de vigencia”, contenida en los parágrafos 1 y 2 del **artículo 1 de la Ley 1483 de 2011** tiene la vocación de aplicar tanto para las ordinarias como para las excepcionales, lo cual pone de manifiesto el error de interpretación, pues si se observa con cuidado dicha redacción también aparece de manera idéntica en el **artículo 12 de la Ley 819 de 2003**, norma que nació ocho (8) años antes.

La cual **no le era dable aplicarle otro tipo de vigencia**, porque para ese entonces no existían las vigencias excepcionales a nivel territorial, con lo cual, dicha expresión no hace referencia al **tipo de vigencia** sino a la **cantidad** de ellas que se pudiesen tramitar por parte de una administración.

## EN CONCLUSIÓN DEL SEGUNDO PUNTO

Es evidente que **NO procede exigir** al trámite de las Vigencias Futuras Ordinarias –VFO, ninguno de los requisitos previstos de manera taxativa para las Vigencias Futuras Excepcionales –VFE, pues el legislador estableció tratamientos y requisitos diferentes para cada una de ellas y por ende la **norma aplicable** es el **artículo 12 de la ley 819 de 2003**, por cuanto la solicitud de autorización presentada por la administración en **el proyecto 602 de 2017**, se refiere a las **Vigencias Futuras Ordinarias – VFO**, que son distintas y se rigen bajo un cuerpo normativo diferente, establecido por el propio legislador.

**c) Ilegalidad del proyecto por carencia de estudios de factibilidad.**

1.El Concejo de Bogotá ha sido convocado en sesiones extraordinarias por parte del Señor Alcalde Mayor para que, entre otros temas, estudie, debata y someta a votación “*...autorizar a Bogotá, (...) para que (...) asuma obligaciones para garantizar (...) la cofinanciación del Sistema Integrado de Transporte Masivo para Bogotá – Primera Línea del Metro – Tramo 1 con cargo a vigencias futuras ordinarias...*”.

2. Es decir, la **esencia y naturaleza** del proyecto se concreta en una neta operación de carácter presupuestal, que le permita a la ciudad, mediante la apropiación de partidas de presupuestos futuros **cofinanciar**, junto con la Nación, la puesta en marcha del proyecto Primera Línea del Metro – Tramo 1.



3. Las **Vigencias Futuras** son una autorización que se otorga, por parte del órgano competente, a la administración para comprometer recursos fiscales de presupuestos futuros con el fin de financiar la realización de proyectos públicos que, por su complejidad, tamaño, costo y duración, no pueden ser ejecutados dentro de una sola vigencia fiscal.

4.El artículo 38 del decreto 111 de 1996, establece que en el “...presupuesto de gastos solo se podrán incluir apropiaciones que correspondan: (...) 3. Las destinadas a dar cumplimiento a los Planes y Programas de Desarrollo Económico y Social y a las obras públicas de que tratan los artículos 339 y 341 de la Constitución Política....”

5. Señala el Profesor Juan Camilo Restrepo en su obra “Hacienda Pública” que; “...el gasto, para poder ser incorporado al presupuesto, debe haber sido previamente decretado por una corporación de elección popular mediante acto jurídico independiente y anterior a su incorporación al presupuesto. De esta manera el “decretar” un gasto público es una decisión política sobre su conveniencia, y el incorpóralo al presupuesto constituye una decisión de oportunidad a la luz de las demás variables presupuestales. De otra parte, debe recordarse que la totalidad del gasto decretado no tiene que incorporarse al presupuesto. El Gobierno solamente irá incorporando como apropiación presupuestal tanto gasto del decretado previamente cuanto vaya siendo compatible con las prioridades del gasto público y la magnitud de los recaudos esperados...”

**6.¿Qué estamos aprobando?** Estamos aprobando una autorización para que la SDH asuma compromisos futuros en la cofinanciación con la Nación para el tema del proyecto Metro, es decir una apropiación presupuestal diferida en el tiempo.

7. ¿Qué requisitos debe cumplir la SDH para eso? Para firmar el convenio de cofinanciación, (que es un contrato entre las partes de obligatorio cumplimiento), la Nación que aporta hasta el 70% del proyecto exigió el cumplimiento de los diez requisitos técnicos fijados en el documento CONPES 3677 de 2010, ratificados posteriormente en el **CONPES 3882 de 2017** y aprobados por ella misma, en el **CONPES 3900 de 2017**, que le dan a la nación la certeza que el proyecto a cofinanciar se encuentra en nivel de factibilidad.

**YO ♥ BOGOTÁ**

**WV MARÍA VARGAS**  
VICTORIA  
CONCEJAL DE BOGOTÁ

**8. En consecuencia, el Concejo de Bogotá no está aprobando la obra de la construcción del Metro, responsabilidad que es propia y exclusiva de la administración distrital, la cual deberá garantizar a plenitud de conformidad con las normas vigentes de contratación estatal**

**9. Cuando se tramita y aprueba el presupuesto para cualquier vigencia fiscal de cualquier entidad del Distrito y se advierte que existen partidas presupuestales para construcción, por ejemplo, de Colegios, Jardines Infantiles u Hospitales, esta Corporación condiciona su aprobación a que se le entreguen previamente los estudios de ingeniería de factibilidad o de detalle de dichas obras?. No, nunca, básicamente porque es una facultad y responsabilidad que recae exclusivamente en la administración.**

10.¿La empresa METRO cuenta con recursos para adelantar la obra? De acuerdo con el convenio de cofinanciación que firmarían la Nación y el Distrito en noviembre los recursos para la construcción de la PLMB llegarán a cuenta gotas año a año hasta el 2048. Por lo tanto, durante los primeros seis años que es en los cuales construiría a la obra no hay recursos financieros. ¿Y entonces?. La empresa METRO debe venir al Concejo a tramitar un cupo de endeudamiento que le permita gestionar los recursos financieros para la construcción, tal como lo hizo la EAB este año, pues los cupos de endeudamiento de las empresas del distrito si los aprueba el concejo.



**EN CONCLUSIÓN DEL TERCER PUNTO**, para aprobar las vigencias futuras ordinarias que le permitan al Distrito entrar a cofinanciar el proyecto de la Primera Línea del Metro – tramo 1 - PMLB, la obligación del Concejo es verificar que se cumplen con los requisitos definidos por el legislador en la norma específica del caso, es decir en **el artículo 12 de la Ley 819 de 2003**. La exigencia de los estudios de ingeniería a nivel de factibilidad es un mandato legal que las normas hacen a los responsables de adelantar la etapa precontractual del proyecto.

# GRACIAS !

 **MARÍA VARGAS**  
**VICTORIA**  
**CONCEJAL DE BOGOTÁ**