



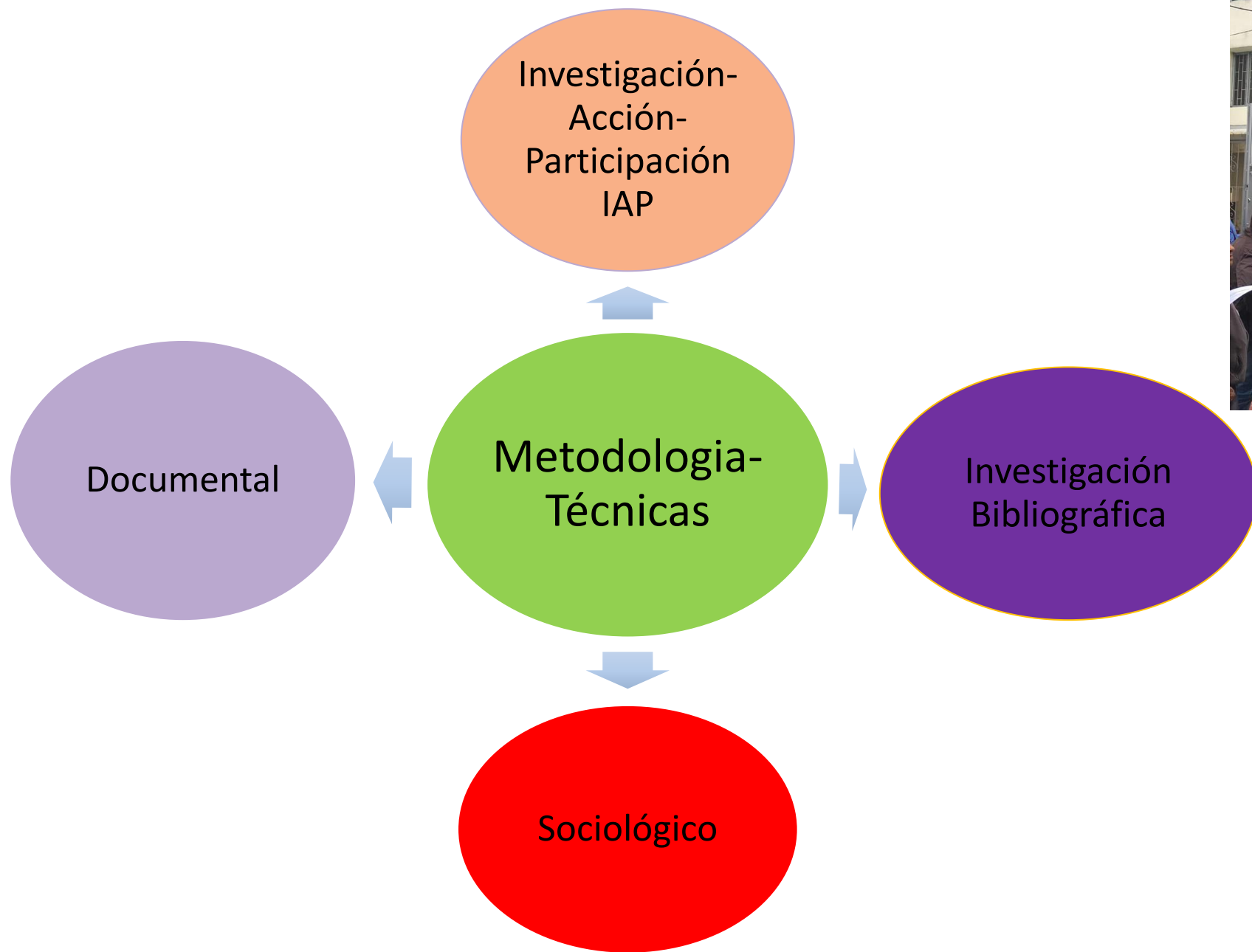
PONENCIA NEGATIVA PROYECTO DE ACUERDO 602 DE 2017

XINIA ROCIO NAVARRO PRADA CONCEJALA



Renace
País

METODOLOGÍA



**Reunión con habitantes
barrio Sinai, localidad de
Kennedy**

Revisión detallada
de información

Solicitud de información adicional

Revisión de literatura especializada.

Reuniones con instituciones

Revisión normativa y jurídica

Diálogo directo con expertos
académicos y técnicos

Reuniones con comunidad-
Entrega de 4000 cartas directas

Consulta abierta-Redes Sociales

CONTEXTO: BARRERAS Y DIFICULTADES



CARACOL RADIO | 28/09/2017 - 13:58 COT

Horas después de radicar en el Concejo de Bogotá el proyecto de vigencias futuras por seis billones de pesos para completar la financiación de la primera línea del metro, el alcalde Enrique Peñalosa, hizo un llamado a los concejales en el estudio de la iniciativa.

"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.

El Concejo de Bogotá deberá estudiar el proyecto de vigencias futuras antes del 11 de noviembre, cuando arranca la ley de garantías electorales que impide la firma del convenio para el metro, entre la Nación y el Distrito.

INFORMACION INCOMPLETA

DERECHOS DE PETICIÓN RADICADOS		
FECHA RADICADO	INSTITUCION	ESTADO
2-10-2017	Alcaldía Mayor de Bogotá	contesto
5-10-2017	Secretaría de Planeación Distrital	no ha contestó
5-10-2017	Financiera de Desarrollo Nacional	contestó
5-10-2017	Departamento Nacional de Planeación	no ha contestado
5-10-2017	Ministerio de Transporte	no ha contestado
5-10-2017	Ministerio de Hacienda y Crédito	no ha contestado
9-10-2017	Empresa Metro de Bogotá	no ha contestado



PREDISPONEN A LA CIUDADANIA

CURUL



Miguel Uribe Turbay @MiguelUribeT · 17 oct.

A pesar de los esfuerzos de concejales del Polo para evitar la construcción del Metro, avanzamos en el proyecto y lo construiremos.



50



145



309



Miguel Uribe Turbay @MiguelUribeT · 17 oct.

Estos son los estudios y planos del [@MetroBogota](#). Una vez aprobadas las vigencias futuras en [@ConcejoDeBogota](#), iniciará licitación pública.





Hace 52 mins

Magistrado, impedido ser amigo del exconcejal Nelson Castro

Le correspondió revisar la tutela en segunda instancia al Consejo de la Judicatura. La corporación anuló la decisión de primera instancia, porque le faltaba un



CARACOL RADIO | 28/09/2017 - 13:58 [COT](#)

Horas después de radicar en el Concejo de Bogotá el proyecto de vigencias futuras por seis billones de pesos para completar la financiación de la primera línea del metro, el alcalde Enrique Peñalosa, hizo un llamado a los concejales en el estudio de la iniciativa.

"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.

El Concejo de Bogotá deberá estudiar el proyecto de vigencias futuras antes del 11 de noviembre, cuando arranca la ley de garantías electorales que impide la firma del convenio para el metro, entre la Nación y el Distrito.

ESTRUCTURA DE LA PRESENTACION

COMPONENTE LEGAL

- Normas marco (POT /PMM)
- CONPES 3900 (Estudios técnicos)
- Declaración de importancia estratégica
- CONFIS

CONVENIENCIA

- Técnica
- Política

¿PUEDE UNA ADMINISTRACIÓN
DISTRITAL APROBAR VIGENCIAS
FUTURAS CUANDO EL
MACROPROYECTO URBANISTICO
NO ESTA ENMARCADO EN EL POT ?

AÑO	COMPES	DESCRIPCIÓN
1.982	Conpes 1885	‘Proyecto Metro Bogotá’. Este Conpes definió que el mejor sistema adoptado para la ciudad es el metro y propone la red que se debe desarrollar hasta el 2000.
1.998	Conpes 2999	Define el sistema de transporte de Bogotá como una red de metro y un componente flexible, basado en corredores troncales de buses de alta capacidad. Desde este se definió de un Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) para Bogotá. Este finalmente no se concretó y se cambió por el proyecto TransMilenio.
2.000	Conpes 3093	Se convirtió en el eje estructurante del SITM “Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros para la Ciudad de Santa Fe de Bogotá - Seguimiento”. Se formuló el proyecto TransMilenio

AÑO	COMPES	DESCRIPCIÓN
2.002	CONPES 3167	Se emite la Política para mejorar el servicio de transporte público urbano mediante una lista de acciones bajo responsabilidad de las ciudades y de la nación.
2.003	Conpes 3260	Se emite la Política nacional de transporte urbano y masivo. Definió que la nación debía participar mayoritariamente en las juntas directivas de las empresas gestoras de los proyectos que cofinanciara.
2.005	Conpes 3368	Se establece la Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo – seguimiento.

AÑO	COMPES	DESCRIPCIÓN
2.010	Conpes 3677	<p>El documento recopila y evalúa los avances de las propuestas para el Sistema Integrado de Transporte Público—SITP, TransMilenio, Primera Línea de Metro de Bogotá, y Tren de Cercanías para Bogotá y la Sabana,.</p> <p>Describe el Programa Integral de Movilidad y estableció los diez requisitos técnicos que debía cumplir cada proyecto para acceder a la cofinanciación, lo que no se adelantó por parte del Distrito.</p>
2017	Conpes 3882 se complementó con el Conpes 3899	<p>Se hace referencia a las condiciones para la cofinanciación de sistemas de transporte en Bogotá y se presenta el proyecto de la Primera Línea de Metro, priorizado por el Distrito como susceptible de cofinanciación.</p> <p>El Documento Conpes 3900 es el primero en declarar de importancia estratégica el proyecto de metro de Bogotá.</p>

Ley 388/1997

- Ley de desarrollo territorial. Define que es OT y que es POT. Busca regular la correcta regulación del suelo, ajustado a la visión social de la propiedad, sin violentar el ambiente, el espacio público y los servicios públicos

POT

Decreto 190/2004 (Dec 619/2000- Dec 469/2003)

- Política, estrategias y líneas de acción respecto del crecimiento de la ciudad programada en materia de movilidad representada en macro proyectos urbanísticos tendientes, a proveer a la ciudad de la infraestructura requerida para el funcionamiento de un Sistema Integrado de Transporte Público.
- Principal herramienta de organización territorial.

Decreto 319/2006

- Instrumento de planificación fundamental en el marco de la estrategia de ordenamiento; que permita definir las necesidades de generación de suelo urbanizado de acuerdo con las previsiones de crecimiento poblacional y de localización de la actividad económica, para programar los proyectos de inversión sectorial en el corto, mediano y largo plazo.

	METRO DEL POT (Art 164, 188)	METRO PROPUESTO
ORGANIZACION	Sus componentes se organizan en torno al <u>Metro</u> ,	Sus componentes se organizan en torno al <u>Transmilenio</u>
DEFINICION DEL PMM	Las formas de articulación e integración de los diferentes componentes, el plan de inversiones y el cronograma de ejecución	Ninguna
LONGITUD (km)	15.3 (Fase 1) + 14 (Fase 2) =29,34	19,5(Fase 1) + 5 (Fase 2) =24,5
No. ESTACIONES	24	22
CANTIDAD PATIOS TALLER	2	1
LOCALIDADES QUE ATRAVIESA	Kennedy, Puente Aranda, Mártires, Santa Fe , La Candelaria, Chapinero, Barrios Unidos, Engativá	Kennedy, Puente Aranda, Antonio Nariño, los Mártires, Santa Fe , Chapinero.

El proyecto no es igual, ni siquiera similar a lo establecido en el POT, por lo que la Administración Distrital incumple lo señalado en el POT de Bogotá y por tanto incumple el marco legal que regula la materia

Se debió partir del POT vigente o se debió esperar a que se discutiera y aprobara un nuevo POT y sobre ésta base edificar una propuesta de metro de cara a un modelo de ciudad concertado con todos los actores

Sentencia c 145 de 2015. "... DESARROLLO DE OBRAS CON DESCONOCIMIENTO DE REGLAMENTACION DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL RESPECTIVO MUNICIPIO O DE NORMAS URBANISTICAS Y DE SISMO RESISTENCIA

Existen diversos mecanismos legales para vigilar y sancionar el desarrollo de obras con desconocimiento de la reglamentación contenida en el plan de ordenamiento territorial del respectivo municipio o de normas urbanísticas y de sismo resistencia, entre los cuales sobresalen:

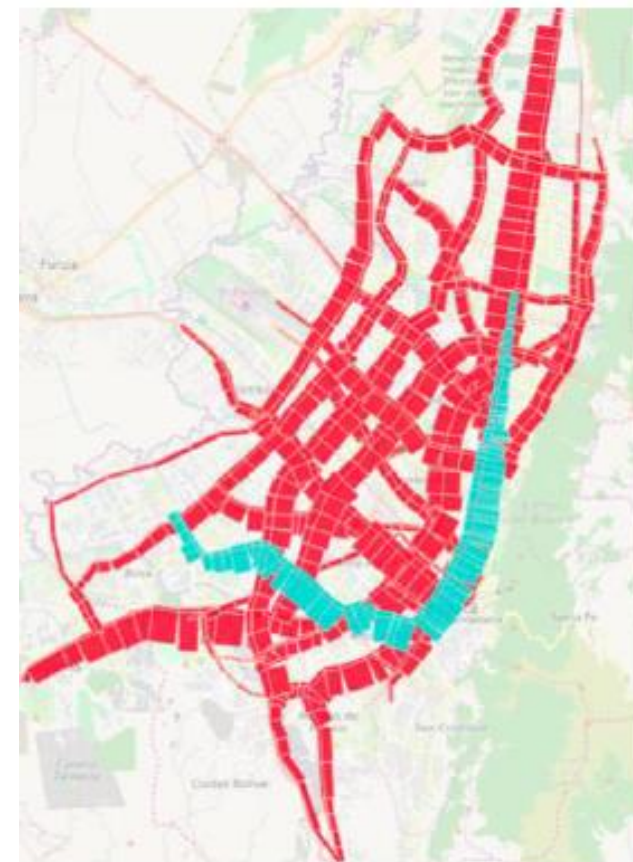
- (i) Acciones populares. Las acciones populares se ejercen para evitar el daño contingente, hacer cesar el peligro, la amenaza, la vulneración o agravio sobre los derechos e intereses colectivos, o restituir las cosas a su estado anterior cuando fuere posible, y pueden instaurarse para la protección del derecho colectivo a la realización de las construcciones, edificaciones y desarrollos urbanos respetando las disposiciones jurídicas, de manera ordenada y dando prevalencia al beneficio de la calidad de vida de los habitantes.
- (ii) Sanción por infracciones urbanísticas. El art. 1 de la Ley 810 /2003 establece que: "Toda actuación de construcción, ampliación, modificación, adecuación y demolición de edificaciones, de urbanización y parcelación, que contravenga los planes de ordenamiento territorial y las normas urbanísticas que los desarrollan y complementan incluyendo los planes parciales, dará lugar a la imposición de sanciones urbanísticas a los responsables, incluyendo la demolición de las obras, según sea el caso, sin perjuicio de la eventual responsabilidad civil y penal de los infractores. Se considera igualmente infracción urbanística, la localización de establecimientos comerciales, industriales, institucionales y de servicios en contravención a las normas de usos del suelo, tiene el carácter de grave toda infracción urbanística contemplada en la presente ley que genere impactos ambientales no mitigables o el deterioro irreparable de los recursos naturales o del patrimonio arquitectónico y cultural la reincidencia de la falta, o la contravención a normas urbanísticas estructurales del Plan de Ordenamiento Territorial de acuerdo con lo establecido en el artículo 15 de la Ley 388 de 1997, así como la contravención a las normas establecidas en la Ley 400 de 1997". A lo señalado cabe agregar, que la observancia de las normas urbanísticas y sobre usos de suelo es un aspecto que debe considerarse y verificarse desde las etapas precontractuales en el proceso de contratación de obra pública y vigilarse por los interventores y las autoridades locales encargadas de vigilar el cumplimiento de las normas urbanísticas..."

CONCLUSIONES POT PMM

Las herramientas de planeación del territorio y la movilidad, (POT, PMM) se encuentran desactualizados y no presentan ningún tipo de correlación con el proyecto PLMB . Falta de gestión estratégica y de planeación real que garantice un modelo de ciudad pluralista, democrático y participativo.

Para la aprobación del CONPES hubo un desconocimiento por parte de la Nación de las herramientas de planeación territorial y de movilidad establecidas por ley, en su afán de aprobar y viabilizar el proyecto.

La administración debió contemplar, antes de haber presentado este proyecto, las respectivas herramientas de planeación y publicar las mismas para que fueran de conocimiento de la ciudadanía.. Bogotá será la que se irá acomodando al proyecto Transmilenio con toda una infraestructura de redes alimentadas por el metro. Esto quiere decir, que un proyecto ya estructurado dicta la planeación y no la planeación genera el proyecto.



en el horizonte de largo plazo 2050 (Fuente: SDM)



MAPA DEL PROCESO

XINIA ROCIO NAVARRO PRADA CONCEJALA



Renace
País

ESTUDIOS CL1

- E. Ingeniería básica avanzada (09-05=2013/12[2014])
- Metro 100% subterráneo
- CI 127 por Cr 10ª, 13 y 11
- \$ 13.79 billones (CONFIS2015)
- \$ 17.5 billones (2016)



Muy caro

ESTUDIOS DE PEÑALOSA

- Estudio de alternativas (prefactibilidad) Metro 100% elevado/ CI 72 por Av. Caracas SYSTRA (01-2016/ 28-11-2016). \$
- Estudio de factibilidad. MetroBog Systra e Ingetec (17-02-2017 / 11-09-17/ 14 meses) \$ 22.33 billones 9 billones troncales



Contrato vigente/
6 meses
E.F

CONPES. Consejo Nacional de Política Económica y Social- DNP/MTra/MHCP

- 3882 (10-01-2017)
- 3899 (14-09-2017) Definió requisitos
- 3900/ CONFIS nacional (25-09-2017) Declaración de importancia estratégica



Mismo día

FUTUROS ERRORES

Un día después

CONCEJO DE BOGOTA

- Presentación de proyecto de acuerdo 602 de 2017 (27-09-2017)



CONFIS Distrital -Consejo Superior de Política Fiscal

Aprueba vigencias futuras(26-09-2017)



Un día después

CONCEJO DISTRITAL DE GOBIERNO

- Declaración de importancia estratégica (25-09-2017)



Antes de ley de garantías

NACION

- Firma de convenio de cofinanciación(antes 11-11)

¿DONDE ESTAN LOS ERRORES?



COMPONENTE LEGAL

XINIA ROCIO NAVARRO PRADA CONCEJALA



Renace
País

RESPUESTAS COMPETENCIA LEGAL

1

¿La selección de alternativas (pre-factibilidad), base de los estudios de factibilidad, se realizó con base en criterios rigurosos?

ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD

No sigue recomendaciones de experiencias internacionales

- Combinación de tipologías (subterránea, elevada) de acuerdo con las características urbanas (centro, periferia)
- Evaluación de costos a largo plazo
- Visión de red de metro

Los indicadores fueron seleccionados sin rigurosidad y objetividad.

- No se incluyeron indicadores que podía afectar la selección del metro elevado Ej. valor predial
- El peso de los indicadores estuvo en función de sustentar la elección del metro elevado como la más adecuada. El mayor peso lo tuvo el componente financiero y el menor el impacto ambiental

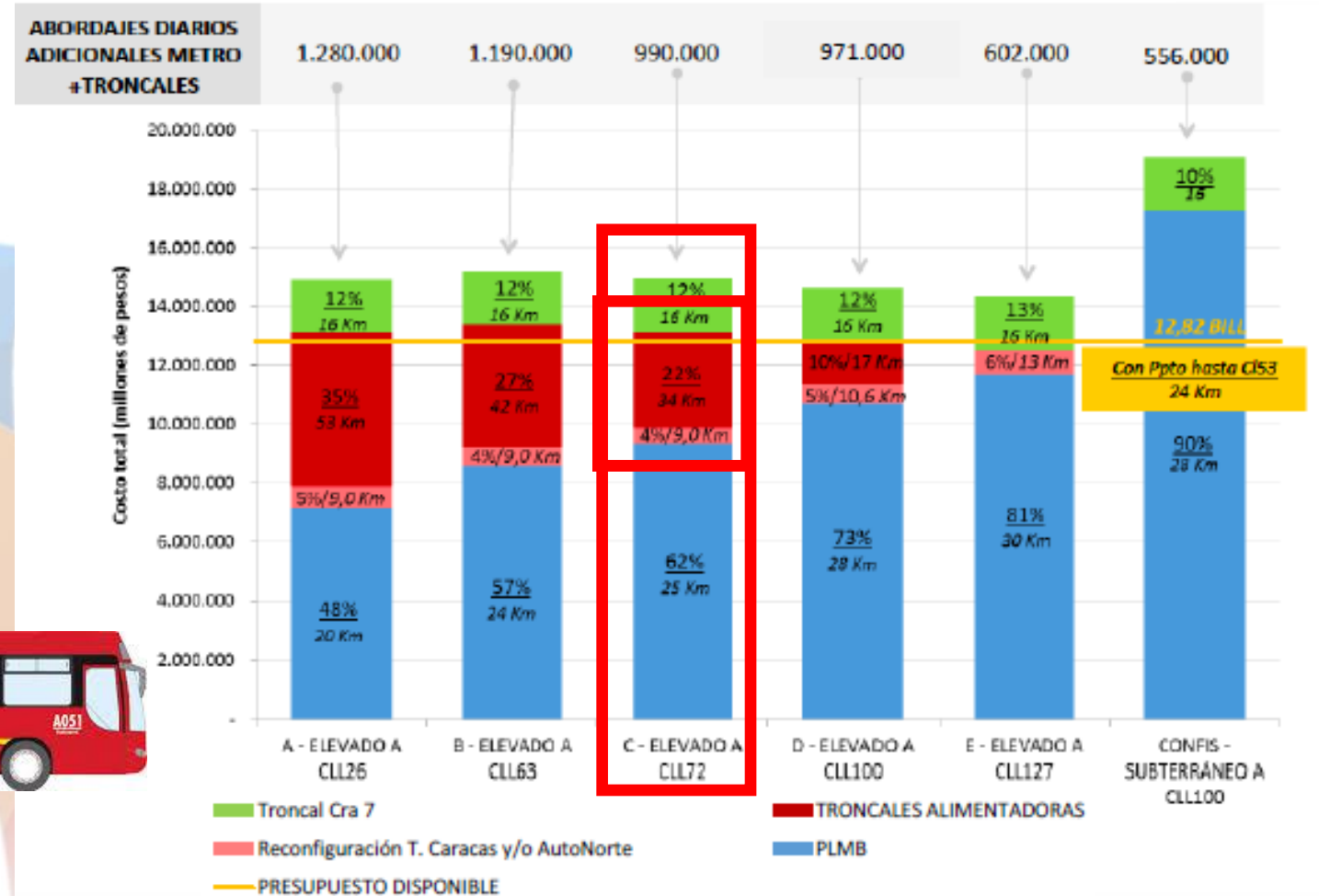
No hubo rigurosidad en el análisis de indicadores para la selección de la alternativa

- Se comparó y evaluó proyectos en fase de pre-factibilidad con proyectos en fase II e incluso en fase III
- La evaluación parece querer justificar desde un inicio el metro elevado y priorizar la construcción de Transmilenio.

Componente Legal

¿El presupuesto alcanzaba hasta la CI 127?

¿Qué se priorizó?



SI

Fuente: FDN, 2016:28

El estudio buscó que la ciudad se adecuara al sistema y no el sistema a la ciudad.


PREGUNTAS COMPETENCIA LEGAL

2

¿Los documentos presentados para la emisión del CONPES 3900/2017 presentan el nivel de factibilidad?

¿Quién acreditó el nivel de factibilidad?

“han alcanzado el nivel de factibilidad requerido”



Al contestar por favor cite estos datos
Radicado No.: 20173100012771
12-09-2017

FDN
Financiera de Desarrollo Nacional

- Modelo financiero para la opción de un contrato de obra pública integral.
- Modelo financiero para la opción de un contrato de APP integral.
- Modelo financiero para la opción de un contrato de obra pública para la obra civil y un contrato de APP para el material rodante, sistemas ferroviarios y operación y mantenimiento.
- Ejercicios de sensibilidad con diferentes tasas de interés y tasas representativas de mercado.
- Benchmark de experiencias internacionales y estudios de caso de líneas de metro en el mundo.

Estructuración Legal:

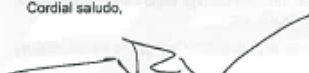
- Revisión y formulación de comentarios a los documentos entregados por los consultores durante la Fase 1 de la ETLF – Diseño de la Transacción.
- Definición, en el marco jurídico de todo orden (Nacional, Distrital, o cualquier otro, e independientemente de la materia que se trate), la normatividad aplicable a la estructuración del Proyecto y a la celebración y ejecución de los contratos del Proyecto, incluyendo la interventoría.
- Identificación de la normatividad aplicable a las obligaciones de los contratistas, así como los factores de riesgo y limitaciones para el cumplimiento de los objetos contractuales, y sus mecanismos de mitigación bajo la normativa vigente y las buenas prácticas del mercado.
- Análisis y benchmark, desde el punto de vista legal, de experiencias internacionales respecto a la implementación de una línea de metro con similitudes en cuanto a capacidad de transporte, condiciones geotécnicas, grados de automatización y niveles de servicio.

De otra parte y como resultado de una actividad conjunta de los 3 componentes de la estructuración, se elaboró una Matriz de Riesgos del proyecto, que incluyó la opinión de un panel de expertos del Banco Mundial, BID, CAF, ANI y Metro de Medellín, sobre la probabilidad de ocurrencia y el nivel de impacto de cada riesgo.

Toda la información arriba relacionada, que se adjunta a la presente comunicación, como resultado de la estructuración técnica, legal y financiera de la PLMB que se viene adelantando, permiten en el marco de las definiciones de maduración de proyectos de acuerdo con la Ley 1682 de 2013, contar con estudios y diseños que han alcanzado el nivel de factibilidad requerido.

Quedamos a su disposición para cualquier aclaración o inquietud sobre la información entregada.

Cordial saludo,


CLEMENTE DEL VALLE BORRÁEZ
Presidente

La misma empresa encargada de los estudios, la FDN



ESTUDIO Y DISEÑOS DE FACTIBILIDAD DEL TRAMO 1 DE LA PRIMERA LÍNEA DE BOGOTÁ

Informe del estado actual de los Estudios y Diseños de Factibilidad

“Estudios de factibilidad”

BOGOTÁ, D. C.

Agosto 25 de 2017

¿Han finalizado ?

¿Tienen un avance considerable?

¿Fueron entregados los resultados del avance del estudio

¿Tienen certificación de la interventoría?

NO

Componente Legal

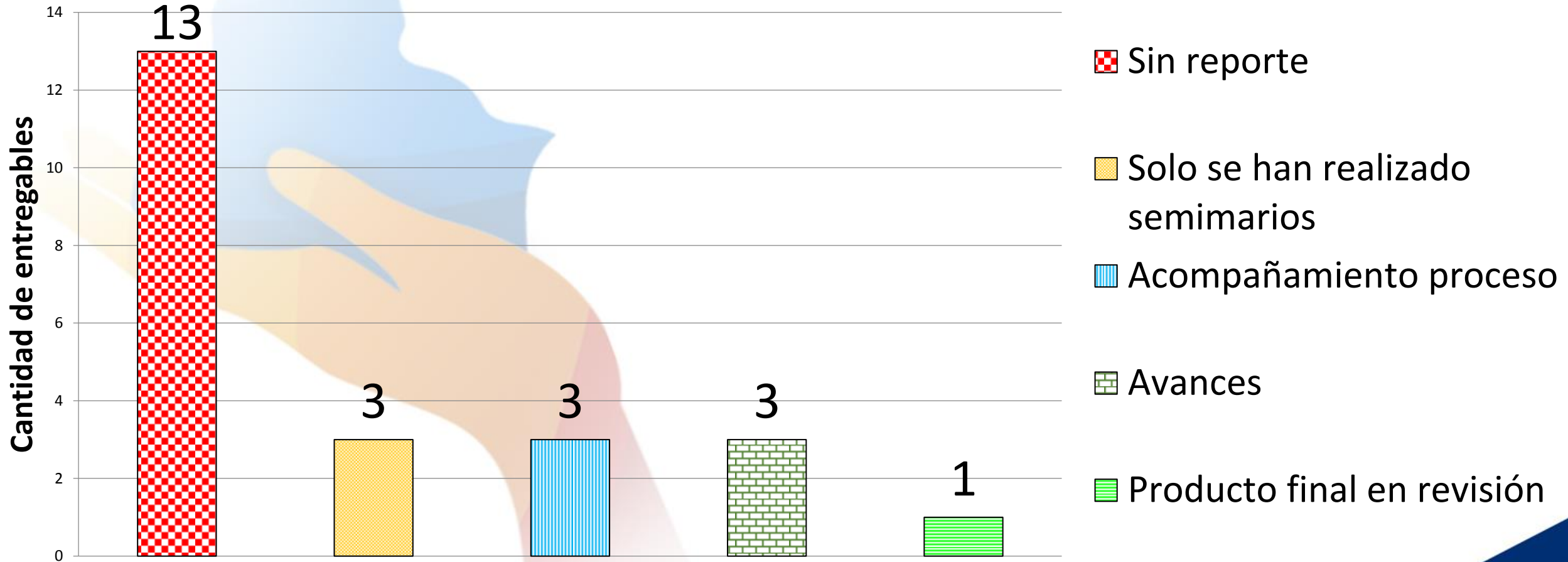
No.	Entregables	Presentado ante el concejo	Observaciones interventoría
1	Levantamientos Topográficos	Metodología-Anexo 3	Menciona que ya cuenta con el producto final
2	Estudio de Tránsito	Parcial- Anexo 4	Algunos de los productos que componen este entregable han sido presentados en mesas de trabajo
3	Geotecnia y Pavimentos	Metodología-Anexo 5	Se encuentra en revisión la segunda versión de criterios y metodologías del diseño, asimismo el consultor presentó la primera entrega correspondiente a geotecnia y pavimentos, ante lo cual se presentó observaciones
4	Diseño geométrico sistema vial	No	No menciona nada
5	Diseño geométrico Metro	No	No menciona nada
6	Estructuras	No	No menciona nada
7	Estaciones: Arquitectura e instalaciones.	No	Menciona que se ha realizado un seminario
8	Superestructura de vía férrea	No	Menciona que se ha realizado un seminario
9	Puesto central de control	No	No menciona nada
10	Sistema de alimentación eléctrica	No	No menciona nada
11	Sistema de señalización y control de trenes	No	No menciona nada
12	Sistema de puertas de andén	No	No menciona nada

Componente Legal

No.	Entregables	Presentado ante el concejo	Observaciones interventoría
13	Sistema de comunicaciones	No	No menciona nada
14	Patios y Talleres	No	Menciona que se ha realizado un seminario
15	Gestión RAMS (Reliability, Availability, Maintainability and Safety)	No	No menciona nada
16	Material rodante	No	No menciona nada
17	Interferencia con redes de servicios (secas y húmedas)	Parcial- Anexo 7	No menciona nada
18	Urbanismo y paisajismo	No	No menciona nada
19	Estudio Ambiental	No	El consultor está compilando el documento final, la interventoría validó metodologías e información secundaria y toma de datos, realizando algunas mesas de trabajo para validar entregables
20	Estudio Social	Parcial por parte de FDN	Interventoría ha realizado acompañamiento en las diversas actividades sociales
21	Costos de Inversión (CAPEX)	Si- Anexo 9	La interventoría participó en las reuniones de socialización
22	Programación de Obra y Flujo de inversiones	Anexo 10. Solo programación de obras	No menciona nada
23	Estimación de costos de operación y mantenimiento (OPEX)	Si- Anexo 9	La interventoría participó en las reuniones de socialización
	Prospección arqueológica	Anexo 6.	Este documento no estaba contemplado en los entregables del contrato lo incluyeron para dar cumplimiento a la normativa establecida. Interventoria manifiesta que se solicitó autorización para ejecutar prospección arqueológica preventiva, que no incluye el patio-taller que se hará cuando inicien las obras. Asimismo manifiesta que actualmente se encuentran en proceso los trabajos de campo

Componente Legal

Niveles de avance de 23 entregables de Estudios de Factibilidad de acuerdo con interventoría



Proyectos vigentes

No.	Objeto general	Fecha de inicio	Fecha de Terminación
062/2017 FDN	Realizar la <u>estructuración financiera</u> del proyecto para la construcción, operación y mantenimiento de la PLMB.	17-08-2017	17-08-2018
057/2017 FDN	Elaboración de un estudio a nivel de <u>prefactibilidad de una propuesta de desarrollo urbano en el entorno de la PMLB</u> . (potencial de ingresos para el desarrollo de la PLMB y los retornos y riesgos asociados para la Empresa Metro y los inversionistas)	08-08-2017	02-03-2018
Contrato 04-2017-1880 de 2014	Prestación de servicios legales para la <u>estructuración legal</u> del proyecto para la construcción, operación y mantenimiento de la PLMB,	28-06-2017	28-06-2018
07 de 2017 EMB	Prestar sus servicios profesionales especializados para estimar los <u>beneficios ambientales</u> de la implementación de la primera línea de metro a partir de información secundaria entregada por la empresa y de la literatura especializada disponible, así como realizar un comparativo de consumo de energía entre tipología elevada y tipología subterránea	02-05-2017	02-10-2017
018 de 2017 EMB	Establecer los términos y condiciones técnicas, jurídicas y económicas, bajo los cuales se ejecutarán los estudios y diseños, se determinarán los costos y obras de construcción, necesarias para realizar la identificación, traslado, protección y/o reubicación de las <u>Redes de propiedad de CODENSA</u> , que resulten afectadas o se encuentren en zonas de interferencia con ocasión de la ejecución del PLMB.	15-09-2017	15-09-2019
1880-2014	Aunar esfuerzos para el desarrollo de las actividades relacionadas con la estructuración integral del Proyecto Primera Línea de Metro de Bogotá, en dos fases a saber: Fase 1, denominada Diseño de la Transacción y Fase 2 denominada <u>Estructuración Integral</u> .	10-03-2017	10-05-2018

PREGUNTAS COMPETENCIA LEGAL

3

¿Los requisitos solicitados por la nación para la declaración de importancia estratégica son técnicamente coherentes?

Requisitos Ley 1682/2013 art. 7 y 12

Requisito	observaciones
Modelo de evaluación económica final	No se presenta
identificación de redes, activos e infraestructuras	Presento certificaciones de empresas producto de contratos que no han finalizado
Patrimonio urbano, arquitectónico, cultural y arqueológico	Solo se presentó un avance de la línea base arqueológica, que de acuerdo con lo reportado por interventoría esta no incluye el patio-taller y todavía se encuentran en proceso los trabajos en campo para la recolección de información.
Recursos, bienes o áreas objeto de autorización, permiso o licencia ambiental	No se referenciaron, la interventoría menciona que el estudio de impacto ambiental está aún en proceso.
Referencia los inmuebles sobre los cuales recaen medidas de protección al patrimonio de la población desplazada y/o restitución de tierras, conforme a lo previsto en las Leyes 387/1997 y 1448/2011	No se referencia
Reporte de la no presencia de títulos mineros en procesos de adjudicación, otorgados, existentes y en explotación	No se reporta
Diagnóstico predial o análisis de predios objeto de adquisición.	No se presenta
Comunidades étnicas	Presentaron certificado de M Interior

CONCLUSIONES NIVEL DE FACTIBILIDAD

Los soportes de los estudios se construyeron en seis meses (a pesar de que el contrato es de 14 meses), tiempo considerablemente corto en comparación con experiencias internacionales

El nivel de avance del estudio de factibilidad tiene avances mínimos de acuerdo con lo reportado por la interventoría.

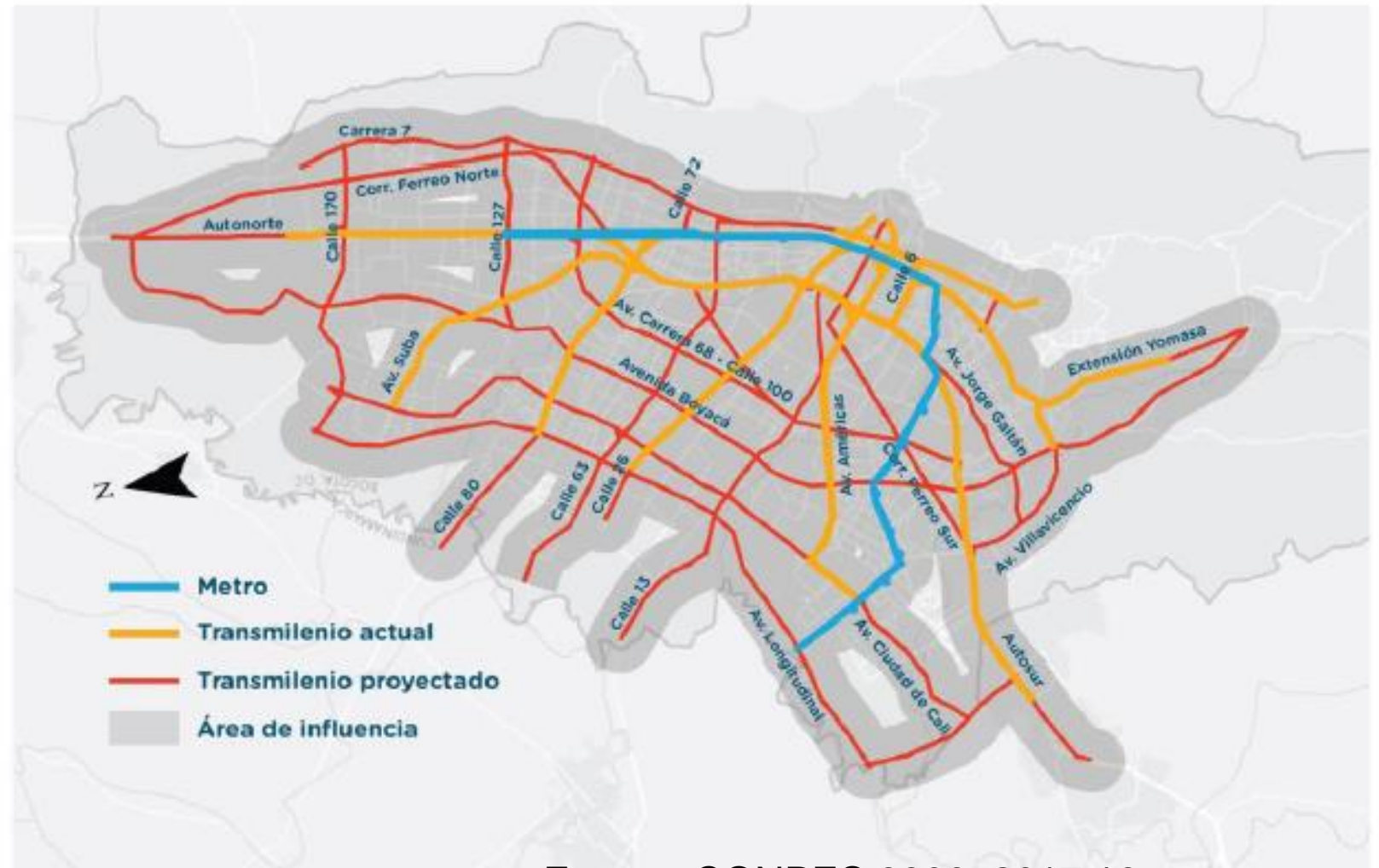
El estudio de factibilidad presentado no es el definitivo, muestra el estado actual, sin mostrar ningún tipo de producto.

Se ha demostrado que no se cuenta con nivel de factibilidad, que fue la base para la emisión del CONPES 3900.

ANALISIS CONPES 3900

No se muestra un plan integral de movilidad contemplado a largo plazo, que incluya la región metropolitana y una red de líneas de metros integral

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



Fuente: CONPES 3900, 2017:16

ANALISIS CONPES 3900

En el CONPES 3899 del 15/09/ 2017 los estudios se encontraban en nivel de prefactibilidad, paradójicamente 20 días después ya contaban con el nivel de factibilidad

Se equivoca en referenciar normas

Estudios no SON validados por un tercero a diferencia de estudios anteriores

RESPONSABILIDADES DE LA CIUDAD



Las troncales de Transmilenio serán financiadas en su mayoría por la nación una vez se cumplan los requisitos, y si los recursos no alcanzan, el Distrito será el responsable de finalizarlas. (CONPES 3900 : 29)

El Distrito se hará cargo del pago de administración, funcionamiento del ente gestor, operación, mantenimiento, reposición o reparación de la infraestructura y el material rodante. . (CONPES 3677:55)

El presupuesto aprobado por la nación puede ser reducido por concepto de garantías. (CONPES 3677:55:39)

RESPONSABILIDADES DE LA CIUDAD

La verificación de la validez técnica de los requisitos corresponde al Distrito. (CONPES 3900:22)

Si hay variaciones en el presupuesto al momento de licitar, estas serán asumidas por el presupuesto distrital. (CONPES 3899:55)

La ciudad también deberá asumir los sobrecostos en la construcción y operación del proyecto. CONPES 3677:39

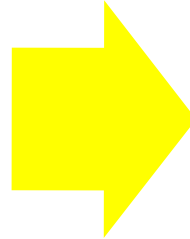
RESPUESTAS COMPETENCIA LEGAL

4

¿Fue legal la declaración de importancia estratégica para el proyecto metro?

NECESIDAD DE DECLARACIÓN DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA

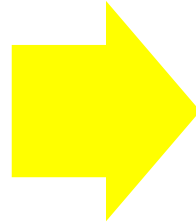
Ningún tipo de vigencia (ordinaria o extraordinaria) podrá superar el respectivo período de gobierno, excepto casos en que el Consejo de Gobierno los declare de importancia estratégica (Inciso Cuarto, Ley 819/2003) Decreto 1068 de 2015: “...Artículo 2.6.6.1.1.



El decreto que reglamenta la declaración de importancia estratégica es el Dec 2767/2012 el cual fu recopilado por el Dec. 1068/2015, el cual establece la necesidad de estudios de detalle

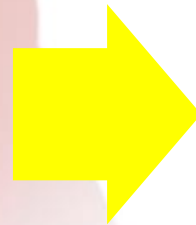
CONSEJO DE GOBIERNO NO APLICO DECRETO 1068 DE 2015

El Consejo de Gobierno Distrital interpretó que para la Declaración de Importancia Estratégica no debe cumplir con los requisitos del Dec 1068/2015



El Sustento para No Aplicarlo fue el Pronunciamiento de la Dirección de Apoyo Fiscal del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Pronunciamiento DAF
Documento no tiene validez jurídica por falta de competencia de la DAF para interpretar por vía de autoridad la normativa constitucional y legal

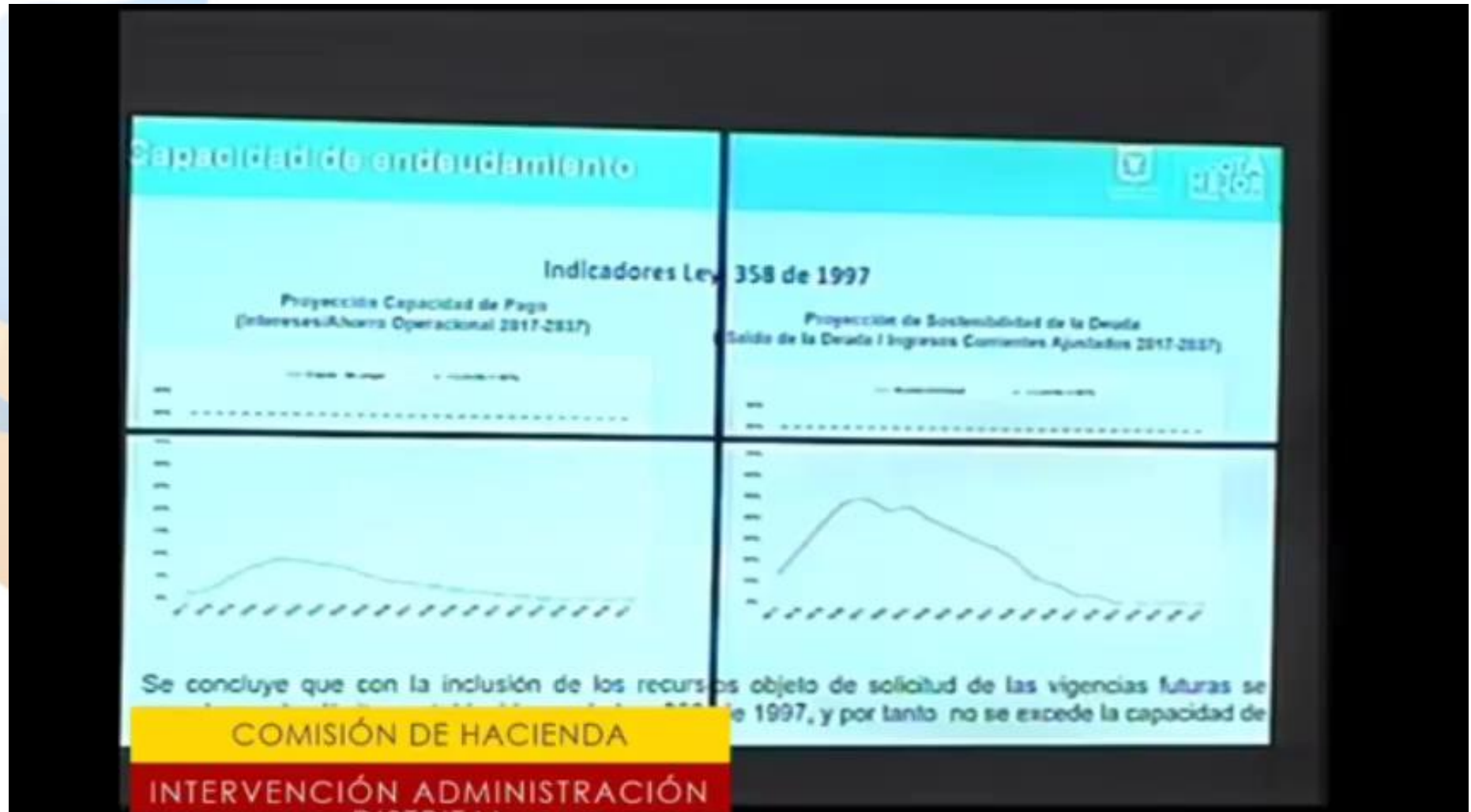


Sentencias Corte Constitucional y Consejo de Estado
Ha sido definido jurisprudencialmente, con fuerza de cosa juzgada absoluta que la DAF del Min. Hacienda, carece de competencia para fungir como autoridad doctrinaria o para interpretar por vía de autoridad la normativa constitucional y legal en materia tributaria o presupuestal de las entidades territoriales...

RESPUESTAS COMPETENCIA LEGAL

5

¿Qué dice la norma sobre las vigencias futuras ordinarias y las vigencias futuras excepcionales?

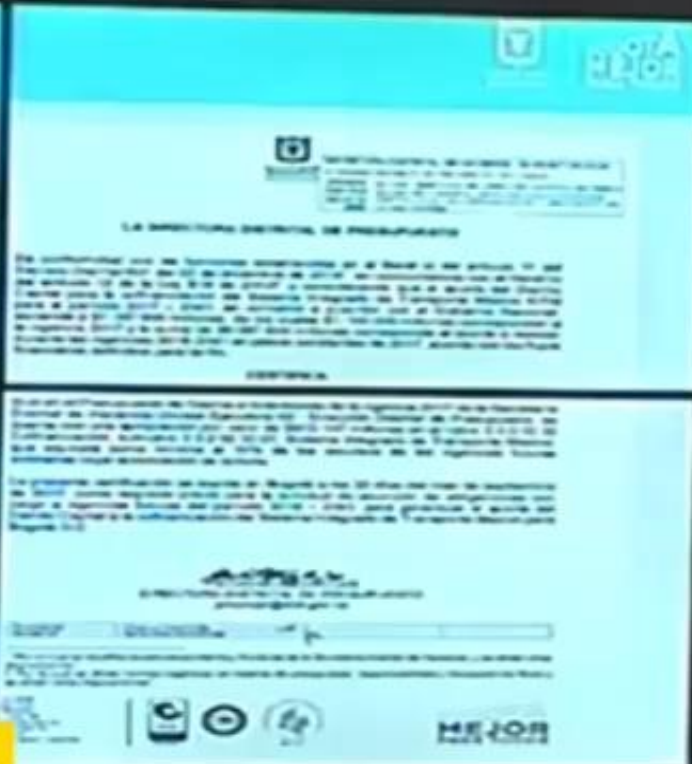


SESION C. HACIENDA 17 OCT 2017

DIFERENCIA ENTRE VIGENCIAS FUTURAS EXCEPCIONALES Y ORDINARIAS

Para que sean Vigencias Futuras Ordinarias no solo se debe garantizar la apropiación del 15% sino que se debe demostrar su EJECUCION

- Inciso segundo Artículo 12 Ley 819/2003: “...Se podrá autorizar la asunción de obligaciones que afecten presupuestos de vigencias futuras cuando su ejecución se inicie con presupuesto de la vigencia en curso...”
- Consejo de Estado: “...Las condiciones que esta norma estableció para hacerlo fueron: i) que el Ministerio de Hacienda y Crédito Público lo autorizara, ii) que la ejecución se iniciara con parte de los recursos de la vigencia en curso y la ejecución del objeto se llevara a cabo en cada una de ellas

Caracterización/Aprobación	
<p>Se cuenta con la apropiación del 15% en la vigencia fiscal 2017 (\$1.100.000 millones), se adjunta certificación suscrita por la Directora Distrital de Presupuesto de la Secretaría Distrital de Hacienda (SDH).</p>	
<p>Cabe mencionar que del monto de la apropiación:</p> <ul style="list-style-type: none">- \$913.147 millones en la SDH.- \$186.853 millones en la Empresa Metro de Bogotá*. <p>* Igual monto se apropiará, se encargará por parte de la SDH, para gestionar aparte el proyecto.</p>	

COMISIÓN DE HACIENDA

INTERVENCIÓN ADMINISTRACIÓN

SESION C. HACIENDA 17 OCT 2017

XINIA ROCIO NAVARRO PRADA CONCEJALA



Renace País

CONCLUSIONES COMPONENTE LEGAL

No se puede dar certeza de que las vigencias futuras que se pretenden autorizar sean de carácter ordinarias, dado que en ningún momento la Administración demostró que existiese ejecución presupuestal en la vigencia actual del proyecto

Se comprobó que las vigencias futuras no cumplieron con los requisitos legales establecidos en el artículo 12 de ley 819 de 2003, En ese caso estaríamos frente a unas vigencias futuras excepcionales disfrazadas de ordinarias.

CONCLUSIONES COMPONENTE LEGAL

Los contratos administrativos que brindan los insumos para los estudios de factibilidad aún se están ejecutando, por lo que es claro que el estudio de factibilidad presentado no es el definitivo, sino una muestra del estado actual, el cual ni siquiera cuenta con certificación de la interventoría, que garantice su idoneidad. Por lo anterior se puede establecer que no se cuenta con los insumos necesarios que soporten y comprueben que el proyecto haya llegado a nivel de factibilidad, que fue la base para la emisión del CONPES 3900.

La financiación de la Nación tiene varias condiciones, las cuales cubren los riesgos de no tener estudios técnicos idóneos, en comparación con las responsabilidades del Distrito quien tendrá que asumir todos los riesgos e inconvenientes presentados por sobrecostos, cambios imprevistos en diseños, re-cálculos de demanda, etc. Por lo anterior es el Concejo de Bogotá el que debe hacer el análisis más detallado y riguroso para la aprobación de las vigencias.

CONCLUSIONES COMPONENTE LEGAL

La declaración de importancia estratégica por parte del CDG no verificó, ni referenció el cumplimiento de todos los requisitos legales.

El fundamento de la Administración Distrital para la no revisión de estos requisitos es un pronunciamiento de la Dirección de Apoyo Fiscal del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, que, según la jurisprudencia, carece de competencia legal para interpretar la normatividad y emitir este tipo de conceptos.

El Confis no armoniza con el marco fiscal de mediano plazo, al no poder determinar el valor real del proyecto, por no exigir los estudios técnicos para la declaración de la importancia estratégica.

VENTAJAS

Tipo Viaducto – Elevado	Tipo Subterráneo
<ul style="list-style-type: none">• Genera ahorros de inversión• No requiere ventilación mecanizada, ni bombeo para extracción de aguas• Solo iluminación nocturna.• Construir más rápido• Menores riesgos constructivos en Bogotá• Menores volúmenes de excavación de tierra.• Menor impacto en redes de servicios públicos.• Puede ser utilizado como vitrina turística	<ul style="list-style-type: none">• Reduce la contaminación sónica, visual y el humo.• Contar con espacios de convivencia urbana.• Acorta los tiempos y gastos en transporte.• Aumenta el precio de los inmuebles• Libera el espacio en la superficie mejorando las condiciones de vida• Menor consumo de energía• Requiere menos espacio de predio• Menor la interferencia del tránsito en la construcción.• Vida útil de 100 años sin problemas, obviamente con mantenimientos

DESVENTAJAS

Tipo Viaducto –Elevado

- No soluciona la saturación del transporte.
- No se trazan por donde deben ir sino por donde les es fácil.
- Deterioro ambiental permanente.
- Impacto negativo visual y auditivo, barreras visuales, fragmenta el territorio.
- Deprecia en el valor de los predios alrededor.
- Mayor impacto urbano paisajístico.
- Mayores impactos sociales
- Deficiencias técnicas, como son el patio de maniobras y de estacionamiento de la Cl. 72. No hay espacio para su ocupación y no hay simulación de la operación.
- Son más perceptibles los ruidos y las vibraciones, que son más sensibles a los sismos.

Tipo Subterráneo

Mayor costo y tiempo para su construcción. Costo-efectividad Requiere mayor uso energético por ser opaco.

Riesgos en la excavación por debajo de cuerpos de agua y la desecación del suelo, lo que produciría asentamientos.

Es más complejo el manejo de emergencias como incendios, atentados, accidentes y trenes varados.

Conveniencia Técnica

Comparación Tipo Elevado-Subterráneo

	Elevado	Subte	Diferencia
Longitud operacional	19,5 Km	24,5 Km	5 Km
Número de estaciones	15	25	10
Capacidad pasajeros hora sentido (PHS)	60 mil	80 mil	25%
Costo predial por m2 millones de pesos	1,59	4,2	62%
Costo (billones) con dólar a 3150 COP	9,74	15,8	6,06

Fuente: Algarate,2017

Experiencias Internacionales



Japón: línea de metro destruida por terremoto



Metro de Manila



Metro de Sao Paulo.
Combinación de tipologías



Línea 1 del metro de París. Mayoría subterránea

Caso de Manila y México “*impacto visual desastroso, las rupturas urbanas (barrios desconectados), y la falta de integración urbana y física del viaducto*” (FDN, 2016)

Quién no conoce la historia
está condenado a repetirla...

Caso metro Medellin

	Proyectado	Realidad
Años	6	12
Costo	UD\$656.3 millones	\$3 009 millones
Pago	2004	2057

Tuvieron pignorar la renta del tabaco y de la gasolina durante 83 años.



CONCLUSIONES CONVENIENCIA TECNICA

Definir el tipo de metro a construir para Bogotá, requiere del tiempo necesario para el desarrollo de los estudios técnicos que den cuenta de condiciones urbanísticas, paisajistas, demográficas, características del suelo, participación ciudadana, impactos ambientales y sociales.

Las experiencias internacionales muestran evidencia con respecto a la necesidad de considerar sistemas integrados de transporte, con metro de características mixtas (elevado, subterráneo, superficial) según condiciones de los suelos, redes, conservación de zonas históricas y turísticas.

En general son mayores las ventajas de los metros tipo subterráneo y mayores los impactos negativos de los metros tipo viaducto. Los tramos elevados de los metros en ciudades similares a Bogotá son mínimos, recomendándose que para zonas céntricas sean particularmente subterráneos.

Conveniencia Política

¿QUÉ HAY DETRÁS DEL METRO ELEVADO DE ENRIQUE PEÑALOSA?

1. AFÁN

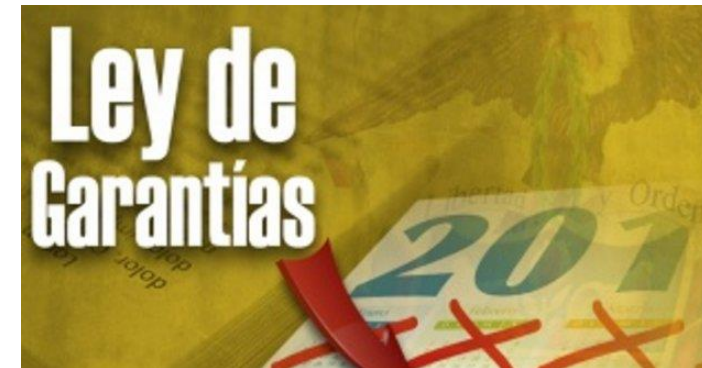


- * Campaña Electoral
- Imagen Política



2. ILEGALIDAD

3. PROTAGONISMO Y SOBRECONFIANZA



IN...COHERENCIA DE LA ADMINISTRACIÓN

Enrique Penalosa @EnriquePenalosa

Insisto que metro elevado es mucho menos costoso y más agradable para pasajeros

9:51 AM · 02 mar. 15

Enrique Penalosa @EnriquePenalosa

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

7:21 AM · 08 jun. 12

Javier Lopez Agudelo sigue a

Enrique Penalosa @EnriquePenalosa

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

2:31 PM · 18 feb. 12

Enrique Penalosa @EnriquePenalosa

Metro elevado no solo cuesta mucho menos y es más agradable a pasajeros: se termina mucho antes que subterráneo, aún con nuevos estudios

9:01 AM · 01 may. 15

Fuente: Internet

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

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

Enrique Peñalosa @EnriquePenalosa Siguiendo

Metro elevado con luz natural, vista de ciudad y cerros, mucho más agradable para pasajeros que uno subterráneo

Trinos de años:
2012
2015
2016

Conveniencia Política

Ausencia Participación Ciudadana



Socialización del Proyecto



Ejercicio pleno del Dcho Participación

Desconocimiento del proyecto



Conveniencia Política



Conveniencia Política

Con la PLMB de paso pretende arreglar las losas por que la caracas estará en construcción nuevamente.

\$1,6 billones
cuesta la reparación de TODAS las losas

Se ha reparado tan solo el 7% de las losas (3.199 losas)



41.750 losas

- 24.753 Autopista Norte
- 16.997 Avenida Caracas

La historia recordará a Enrique Peñalosa por las losas de Transmilenio Fase I



HSB Noticias

Metro, alimentador de Transmilenio

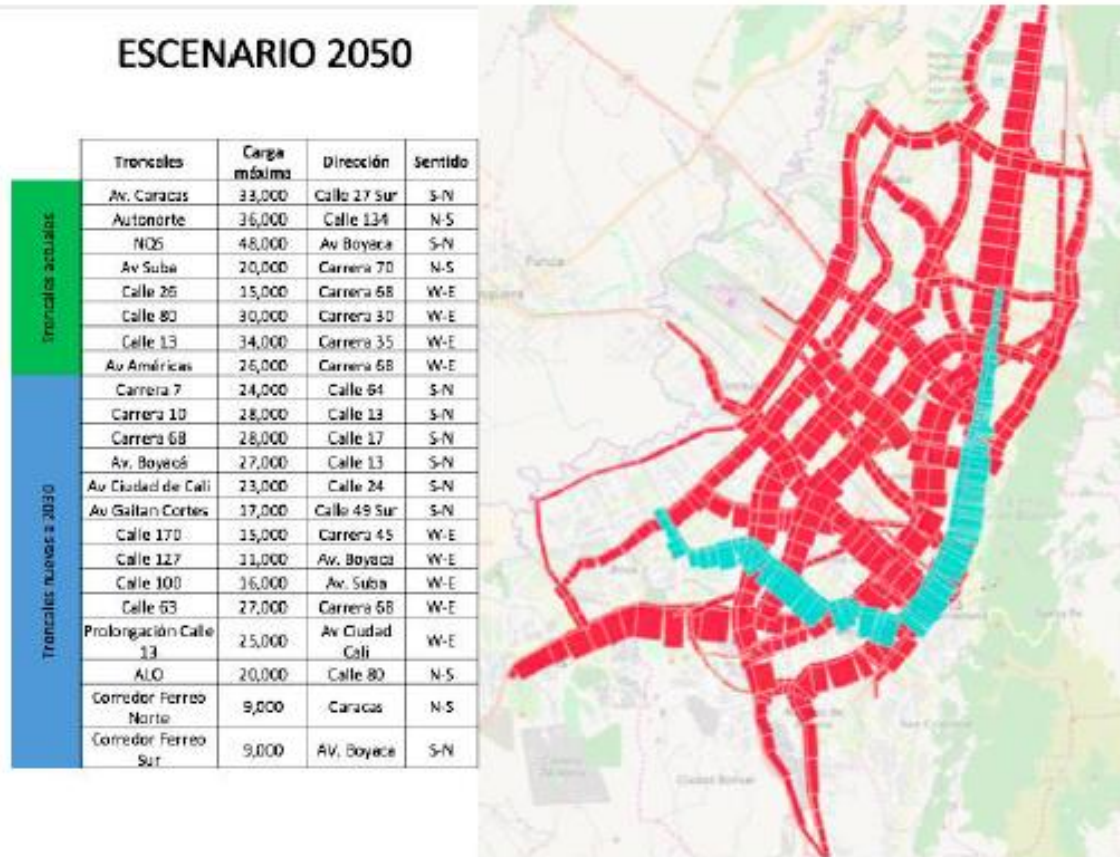


Figura 20 : diagrama de carga de la PLMB en el horizonte de largo plazo 2050 (Fuente: SDM)

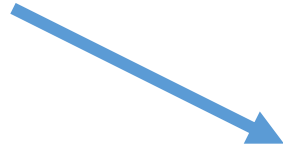
- Será una única línea del Metro hasta 2050
- Clara intención de seguir favoreciendo a los privados
- De 15 estaciones de PLMB 10 estarán conectadas con TM. metro subsidiario de TM.



Sigue fortaleciendo su mayor invento

Aprovecha que la Caracas estará en
construcción

Modelo de la
Administración de
Peñalosa



Territorio
Financiarizado

La Ciudad



LA CIUDAD QUE SOÑAMOS Y MERECEMOS ES LA QUE...

- ✓ Nos permite el mejoramiento de la calidad de vida de forma integral, humana y sostenible
- ✓ Respetar e incluir a todos seres vivientes como epicentro del desarrollo.
- ✓ Reconquistar la ciudad para la gente, estructurando un nuevo Plan de Ordenamiento Territorial- POT que actualice el Plan Maestro de Movilidad, pero con la participación, expectativas y necesidades de la comunidad.
- ✓ Mezclar los usos del espacio con zonas mixtas y áreas homogéneas, permitiendo armonizar la vivienda, trabajo, comercio y estudio cerca, para reducir el tiempo de desplazamiento y movilidad.
- ✓ No permite la segregación socio espacial con zonas excluyentes.
- ✓ Propicia mejores condiciones de vida con equipamientos iguales y equitativos.
- ✓ Ampliar espacio público en la superficie para que las personas caminen sin obstáculos y puedan contemplar el paisaje urbanístico con la familia y comunidad.

LA CIUDAD QUE SOÑAMOS Y MERECEMOS ES LA QUE...

- ✓ Prioriza al peatón y a los ciclistas con mejores espacios de movilidad.
- ✓ Tiene un metro complementario y multimodal que no compite con otros sistemas y esta en consonancia con Transmilenio y con el sistema integral de transporte.
- ✓ Disminuye la movilización del servicio privado.
- ✓ Protege áreas de la movilidad del transporte público y privado.
- ✓ Aumenta la actitud del amor, el encuentro, la solidaridad, la convivencia y la paz, disminuyendo el estrés, la contaminación auditiva, visual y el uso de hidrocarburos.
- ✓ Construye el “Buen Vivir” para coexistir en armonía con el universo, naturaleza y humanidad con profunda identidad, apropiación, pertenencia por lo público, privado, ambiental y social de nuestra amada Bogotá.

CONCLUSIONES POLITICAS

El Doctor Enrique Peñalosa pareciera que representara los intereses de los monopolios privados, de ahí radica su insistencia en proyectos de obras de infraestructura y el reforzamiento del modelo Transmilenio.

Pareciera que también se tuviera la intención de subsanar la mala obra de la primera fase de Transmilenio que redundo en el deterioro de la totalidad de las losas de la Av. Caracas, dado que construir el metro elevado por la mitad de este tramo le obligaría a reconstruirla.

Las equivocadas e impopulares decisiones, en la planeación de los proyectos para la ciudad, han ocasionan un alto costo político, lo cual se ve reflejado en la des- favorabilidad del Alcalde Mayor y la consecuente promoción de su revocatoria. El afán por contrarrestar esa imagen desfavorable, conlleva a la improvisación de proyectos con el fin de mostrar resultados.

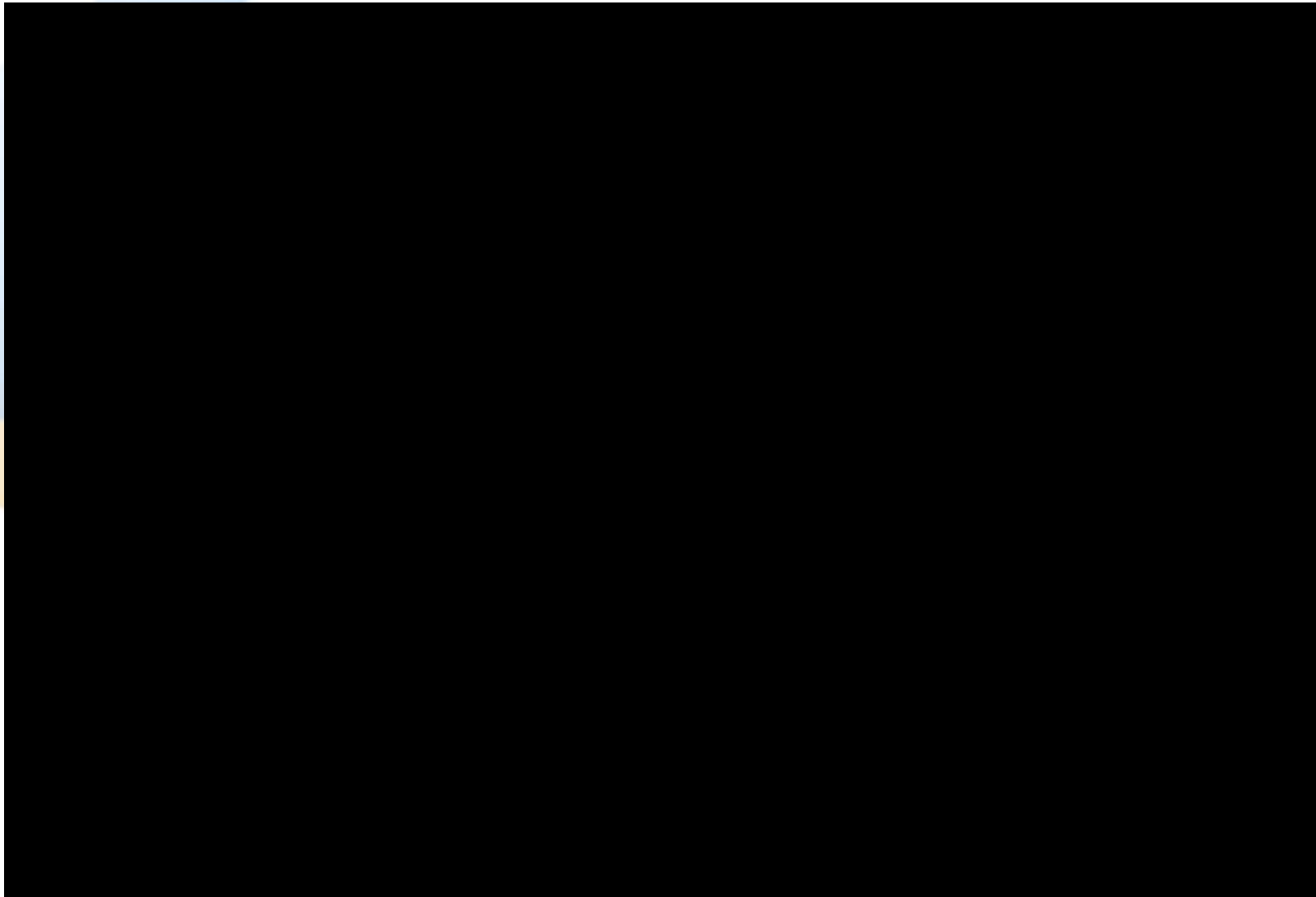
CONCLUSIONES POLITICAS

Es evidente la ausencia de participación de la comunidad, dado que el proyecto PLMB no fue lo suficientemente difundido por lo menos con la comunidad de la zona de influencia, ni se generaron espacios para ejercitar el pleno derecho a la participación.

La ciudadanía bogotana reclama la necesidad imperante de solucionar el caos de la movilidad, por lo que al cabildo distrital le corresponde contribuir a satisfacer esta necesidad. El Concejo de Bogotá tiene la oportunidad histórica de tomar decisiones al respecto, con el mayor beneficio para la ciudad y sus finanzas, sus habitantes y las generaciones futuras.

Bogotá requiere y merece el mejor metro.

La Comunidad opina



XINIA ROCIO NAVARRO PRADA CONCEJALA



Renace
País

RECOMENDACIONES

Dado el caso que no se apruebe el proyecto de acuerdo en mención, por los vicios de legalidad aquí demostrados, y deba darse una nueva discusión en torno al Proyecto Metro para Bogotá, se recomienda que antes el Distrito estructure un nuevo POT y se actualice el PMM. Esto con la finalidad de que el proyecto Metro este articulado a un modelo de ciudad planificado y no que sea la ciudad la que se acomoda alrededor de las condiciones del transporte masivo

Esa planificación de ciudad y de PMM exige hacer una discusión de política pública, donde se contemplen las insuficiencias y ausencia de cobertura de transporte de las personas a los extremos del sur, norte oriente y occidente de la ciudad. Una movilidad tenga una visión de ciudad región y que sean tenidas en cuenta las necesidades de desplazamiento de la totalidad de la población.

RECOMENDACIONES

Se debe garantizar que los Comités de Participación Zonal cumplan con el pleno ejercicio del derecho a la participación y no la mera socialización del proyecto. No basta con tener una línea telefónica y correo electrónico como medio de atención permanente a la comunidad sino que se debe motivar la participación ciudadana.

Se debe garantizar que los Comités de Participación Zonal cumplan con el pleno ejercicio del derecho a la participación y no la mera socialización del proyecto. No basta con tener una línea telefónica y correo electrónico como medio de atención permanente a la comunidad sino que se debe motivar la participación ciudadana.

Se deben presentar y socializar los estudios técnicos con tiempo suficiente a los diferentes actores sociales para que puedan ser estudiados en todas sus dimensiones.

Es necesario que exista un ente independiente que haga el seguimiento de sobrecostos, metro responsable, eficiente y sostenible, acompañado de una mesa técnica en la cual haya participación de expertos en temas urbanísticos.