 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: CTP-FO-004
	PRESENTACIÓN PROPOSICIONES	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

**PROPOSICIÓN No. \_\_\_\_\_ DE \_\_\_\_**

Aprobada en:

**Tema:** Proposición aditiva a la ponencia concertada del Proyecto de Acuerdo 368 de 2024, **“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL, AMBIENTAL Y DE OBRAS PÚBLICAS DEL DISTRITO CAPITAL 2024-2027 “BOGOTÁ CAMINA SEGURA”.**

En ejercicio de las atribuciones conferidas por la Constitución y la Ley, y en especial las consagradas en el artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993, el artículo 40 de la Ley 152 de 1994 y el artículo 48 del Acuerdo 878 de 2023, los honorables concejales abajo firmantes nos permitimos presentar la siguiente **proposición sustitutiva** contemplada en el numeral segundo del artículo 85 del Acuerdo 741 de 2019, en los siguientes términos:


**Motivación:**

El 12 de marzo, el presidente Gustavo Petro y el ministro de Transporte, William Camargo, presentaron los resultados de un análisis comparativo de cuatro alternativas para la Primera Línea del Metro de Bogotá. Utilizando una metodología de "beneficio-costo" desarrollada por la Sociedad Colombiana de Ingenieros (SCI), se cuantificaron los costos y beneficios en billones de pesos durante un periodo de 30 años, considerando diversas variables sociales y económicas para priorizar proyectos que generen mayor bienestar.

El análisis mostró que un metro subterráneo, diseñado por la Alcaldía de Bogotá Humana en 2014, ofrecía mayores beneficios en términos de tiempos de viaje, costos de operación y calidad de vida, con un Valor Presente Neto (VPN) de \$0,6 billones y un indicador de beneficio-costo superior a 1. Este proyecto subterráneo liberaría espacio en la superficie, reduciría tiempos y costos, mejoraría la seguridad y minimizaría el impacto ambiental, mientras que el proyecto elevado generaría impactos negativos en el entorno urbano y problemas de accesibilidad.

La Administración Distrital puede mejorar el proyecto actual al subterranizar el tramo desde la estación Antonio Nariño hasta la calle 72, disminuyendo el deterioro urbano y reduciendo emisiones contaminantes. Esta alternativa aumentaría el beneficio económico en \$6,9 billones, mejorando significativamente la calidad de vida de los bogotanos. Además, permitiría un beneficio-costo de 1,079 y un VPN de \$1,6 billones, superior al proyecto elevado.

La propuesta mixta reduciría el impacto en el tráfico, facilitaría la interconexión con la segunda línea del metro y permitiría ahorros significativos en tiempo de viaje y costos de

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	<b>PROCESO CONTROL POLÍTICO</b>	CÓDIGO: CTP-FO-004
	<b>PRESENTACIÓN PROPOSICIONES</b>	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

infraestructura. Con esta mejora, Bogotá podría alcanzar un proyecto de metro más eficiente y beneficioso para sus ciudadanos.

En ese sentido, realizamos la siguiente proposición SUSTITUTIVA de meta al Programa 26. Movilidad Sostenible **correspondiente al artículo 122:**

Meta inicial	Meta con modificaciones.
Lograr el 99.70% de la etapa pre-operativa de la Primera Línea del Metro (PLMB)- Tramo 1.	Lograr el 100% de la etapa preoperativa de la Primera Línea del Metro (PLMB) - Tramo 1, incluyendo la construcción subterránea del tramo que va desde la estación Antonio Nariño hasta la calle 72 por la carrera 13.

**Presupuesto:**

Los costos adicionales a lo proyectado por la administración para la meta original de \$2.072.653.548.983 serán asumidos por el gobierno nacional.

Cordialmente,



**DONKA ATANASSOVA IAKIMOVA**  
**Concejala de Bogotá.**  
**Polo Democrático Alternativo.**  
**Coalición Pacto Histórico.**



**QUENA RIBADENEIRA.**  
**Concejala de Bogotá.**  
**Vocera Polo Democrático Alternativo.**  
**Coalición Pacto Histórico.**