

REPÚBLICA DE COLOMBIA



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)
IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXIV - N° 21

Bogotá, D. C., lunes, 16 de febrero de 2015

EDICIÓN DE 92 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariassenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

ACTAS DE PLENARIA

Acta número 23 de la Sesión Ordinaria del día martes 28 de octubre de 2014

La Presidencia de los honorables Senadores: *José David Name Cardozo, Jaime Enrique Durán Barrera y Teresita García Romero.*

En Bogotá, D. C., a los veintiocho (28) días del mes de octubre de dos mil catorce (2014) previa citación, se reunieron en el recinto del honorable Senado de la República los miembros del mismo, con el fin de sesionar en pleno.

I

Llamado a lista

El Presidente del Senado, honorable Senador José David Name Cardozo, indica a la Secretaría llamar a lista, y contestan los siguientes honorables Senadores:

Registro de asistencia honorables Senadores:

Acuña Díaz Laureano Augusto
Aguilar Hurtado Nerthink Mauricio
Álvarez Montenegro Javier Tato
Amín Escaf Miguel
Amín Hernández Jaime Alejandro
Andrade Casamá Luis Évelis
Andrade Serrano Hernán Francisco
Araújo Rumié Fernando Nicolás
Ashton Giraldo Álvaro Antonio
Avirama Avirama Marco Aníbal
Barreras Montealegre Roy Leonardo

Benedetti Villaneda Armando Alberto
Besaile Fayad Musa Abraham
Blél Scaff Nadya Georgette
Bustamante García Éverth
Cabrales Castillo Daniel Alberto
Cabrera Báez Ángel Custodio
Casado de López Arleth Patricia
Castañeda Serrano Orlando
Castilla Salazar Jesús Alberto
Celis Carrillo Bernabé
Cepeda Castro Iván
Cepeda Sarabia Efraín José
Chamorro Cruz William Jimmy
Char Chaljub Arturo
Correa Borrero Susana
Correa Jiménez Antonio José
Corzo Román Juan Manuel
Cristo Bustos Andrés
Delgado Martínez Javier Mauricio
Delgado Ruiz Édinson
Duque García Luis Fernando
Duque Márquez Iván

Elías Vidal Bernardo Miguel
Enríquez Maya Carlos Eduardo
Enríquez Rosero Manuel Mesías
Fernández Alcocer Mario Alberto
Galán Pachón Carlos Fernando
Galán Pachón Juan Manuel
Galvis Méndez Daira de Jesús
García Burgos Nora María
García Realpe Guillermo
García Romero Teresita
García Turbay Lidio Arturo
García Zuccardi Andrés Felipe
Gaviria Correa Sofía Alejandra
Gaviria Vélez José Obdulio
Gerleín Echeverría Roberto Víctor
Gnecco Zuleta José Alfredo
Gómez Jiménez Juan Diego
Gómez Martínez Ana Mercedes
Guerra de la Espriella Antonio del Cristo
Guerra de la Espriella María del Rosario
Guerra Sotto Julio Miguel
Henríquez Pinedo Honorio Miguel
Holguín Moreno Paola Andrea
Hoyos Giraldo Germán Darío
Lizcano Arango Óscar Mauricio
López Hernández Claudia Nayibe
Macías Tovar Ernesto
Martínez Aristizábal Maritza
Martínez Rosales Rosmery
Mejía Mejía Carlos Felipe
Merheg Marín Juan Samy
Mora Jaramillo Manuel Guillermo
Morales Diz Martín Emilio
Morales Hoyos Viviane Aleyda
Motoa Solarte Carlos Fernando
Name Cardozo José David
Name Vásquez Iván Leonidas
Navarro Wolff Antonio José
Osorio Salgado Nidia Marcela
Ospina Gómez Jorge Iván
Paredes Aguirre Myriam Alicia
Pedraza Gutiérrez Jorge Hernando
Pestana Rojas Yamina del Carmen
Prieto Riveros Jorge Eliéser
Prieto Soto Eugenio Enrique
Pulgar Daza Eduardo Enrique
Ramos Maya Alfredo
Rangel Suárez Alfredo
Restrepo Escobar Juan Carlos
Robledo Castillo Jorge Enrique
Rodríguez Rengifo Roosevelt
Rodríguez Sarmiento Milton Arlex

Serpa Uribe Horacio
Sierra Grajales Luis Emilio
Soto Jaramillo Carlos Enrique
Suárez Mira Olga Lucía
Tamayo Tamayo Fernando Eustacio
Tovar Rey Nohora Stella
Uribe Vélez Álvaro
Varón Cotrino Germán
Vega de Plazas Ruby Thania
Vega Quiroz Doris Clemencia
Velasco Chaves Luis Fernando
Villadiego Villadiego Sandra Elena
Villalba Mosquera Rodrigo

**Dejan de asistir con excusa los honorables
Senadores:**

Durán Barrera Jaime Enrique
López Maya Alexander
Niño Avendaño Senén Segundo
Valencia Laserna Paloma Susana
28. X. 2014

Bogotá, D. C., 13 de noviembre de 2014

Doctor

GREGORIO ELJACH PACHECO

Secretario General

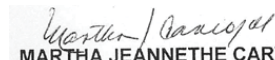
Honorable Senado de la República

Bogotá

Atentamente me permito remitirle copia de la Resolución número 90 de la Mesa Directiva del Senado de la República en la cual se le concede al senador Jaime Enrique Durán permiso para el día 28 de octubre de 2014.

Lo anterior con el fin de informar la razón de su inasistencia a la Sesión Plenaria del día 28 de octubre del presente año y de esta manera se tenga en cuenta para su respectiva excusa.

Atentamente,


MARTHA JEANNETTE CARVAJAL
Asistente
Senador **JAIME ENRIQUE DURÁN BARRERA**

MESA DIRECTIVA

RESOLUCIÓN NÚMERO 90 DE 2014

(octubre 28)

*por medio de la cual se autoriza a un honorable
Senador de la República a desplazarse al interior
del país en comisión oficial.*

La Mesa Directiva del Senado de la República, en ejercicio de sus facultades Constitucionales y Legales, y en especial las conferidas por la Ley 5ª de 1992, y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 90 de la Ley 5ª de 1992, señala: “Son excusas que permiten justificarlas ausencias de los Congresistas a las sesiones, además del caso

fortuito, la fuerza mayor en los siguientes eventos: (...)
3. La autorización expresada por la Mesa Directiva o el Presidente de la respectiva Corporación, en los casos indicados en el presente Reglamento”.

Que el parágrafo del artículo 5° de la Resolución número 54 de fecha octubre 3 de 2006, de la Mesa Directiva de esta Corporación, dispone que esta podrá autorizar en circunstancias especiales de tiempo, modo y lugar, a los Senadores de la República para no asistir a las sesiones de Plenarias y Comisión que sean programadas.

Que mediante oficio de fecha 27 de octubre de 2014 el honorable Senador Jaime Enrique Durán Barrera, solicita al honorable Senador José David Name Cardozo - Presidente del Senado de la República, permiso para asistir en comisión oficial al evento “Entrega de Conexiones Intradomiciliarias”, que tendrán lugar en la ciudad de Bucaramanga el día 28 de octubre de 2014.

Que el oficio de fecha 27 de octubre de 2014, suscrito por el honorable Senador Jaime Enrique Durán Barrera, cuenta con el visto bueno del doctor Pedro Pablo Jurado Durán - Secretario Privado de la Presidencia del Senado de la República, para el trámite correspondiente.

Que el artículo 123 de la Constitución Política establece que los miembros de las Corporaciones Públicas son servidores públicos.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

Artículo 1°. Autorizar al honorable Senador Jaime Enrique Durán Barrera, para que asista en comisión oficial al evento “Entrega de Conexiones Intradomiciliarias”, que tendrán lugar en la ciudad de Bucaramanga el día 28 de octubre de 2014, de conformidad con los considerandos del presente proveído.

Artículo 2°. La comisión de que trata la presente Resolución se entenderá para todos los efectos remunerada en cuanto a salario.

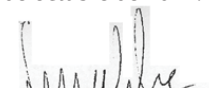
Artículo 3°. La Presente Resolución servirá de excusa válida por su inasistencia a las sesiones Plenarias y de comisión que se llegaren a convocar.

Artículo 4°. Expídanse copias de la presente resolución a la Dirección General Administrativa, División de Recursos Humanos, a la Sección de Relatoría, a la Comisión de Acreditación Documental, Oficina de Protocolo, a la Presidencia del Senado, Sección de Pagaduría, Presupuesto y al honorable Senador Jaime Enrique Durán Barrera.

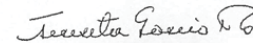
Artículo 5°. La presente resolución rige a partir de la fecha de su expedición.

Comuníquese y cúmplase.

Dada en Bogotá, a 28 de octubre de 2014.


JOSE DAVID NAME CARDOZO
Presidente

JAIME ENRIQUE DURÁN BARRERA
Primer Vicepresidente


TERESITA GARCÍA ROMERO
Segundo Vicepresidente


GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General

* * *

HSALM- 595- 14 (Al contestar cite este consecutivo)

Bogotá, D. C., 12 de noviembre de 2014.

Doctor

GREGORIO ELJACH PACHECO

Secretario General

Senado de la República

Despacho

Asunto: Allego Incapacidades Médicas.

Respetado doctor Eljach, reciba un cordial saludo:

En la siguiente muy respetuosamente me permito allegar incapacidades médicas de los siguientes días: 24 de septiembre, 22 de octubre, 28 y 29 de octubre y 5 de noviembre del presente año, para lo pertinente a su competencia.

Anexo lo enunciado en cuatro (4) folios.

Gracias por la atención prestada.

Atentamente,


ALEXANDER LÓPEZ MAYA
Senador de la República.

DR. ARNOLDO LEVY L.
Neurología - Neurocirugía
CLÍNICA IMBANACO - COLOMBIA
Diplomado por el Banco Americano de Neurología

Fecha: 28 OCT 2014
Nombre del paciente: Alexander Lopez M
R/:

Incapacidad por
2 días a partir
octubre 28/14
de licencia de curso



Carrera 38A No. 5A - 100 Bogotá, Colombia
Teléfono: 558 30 15 - 558 30 16
Telefax: 558 05 31 Celular: 315 662 6953
E-mail: alevy@imbanaco.com.co Cali

www.imbanaco.com

MESA DIRECTIVA

RESOLUCIÓN NÚMERO 89 DE 2014

(octubre 28)

por medio de la cual se otorga un permiso remunerado a un honorable Senador de la República.

La Mesa Directiva del Senado de la República, en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, y en especial las conferidas por la Ley 5ª de 1992, y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 90 de la Ley 5ª de 1992, señala: “Son excusas que permiten justificarlas ausencias de los Congresistas a las sesiones, además del caso fortuito, la fuerza mayor en los siguientes eventos: (...) 3. La autorización expresada por la Mesa Directiva o el Presidente de la respectiva Corporación, en los casos indicados en el presente Reglamento”.

Que el artículo 74 del Decreto 1950 de 1973, establece: “El empleado puede solicitar por escrito permiso remunerado hasta por tres (3) días, cuando medie justa causa. Corresponde al jefe del organismo respectivo, o a quien haya delegado la facultad, el autorizar o negar los permisos”.

Que el parágrafo del artículo 5º de la Resolución número 54 de fecha octubre 3 de 2006, de la Mesa Directiva de esta Corporación, dispone que esta podrá autorizar en circunstancias especiales de tiempo, modo y lugar, a los Senadores de la República para no asistir a las sesiones de Plenarias y Comisión que sean programadas.

Que el artículo 8º de la Resolución de Mesa Directiva número 132 del fecha 25 de febrero de 2014, establece: “Los honorables Senadores de la República tendrán derecho a tres días de permiso remunerado, los cuales los otorgará el Presidente de la Corporación, en los términos establecidos en las normas generales para los servidores públicos de conformidad con el artículo 74 del Decreto 1950 de 1973”.

Que el artículo 123 de la Constitución Política establece que los miembros de las Corporaciones Públicas son servidores públicos.

Que mediante oficio de fecha 21 de octubre de 2014, el honorable Senador Senén Niño Avendaño, solicita al honorable Senador José David Name Cardozo - Presidente del Senado de la República, permiso remunerado para realizarse unos procedimientos odontológicos de tipo quirúrgico los días 28 y 29 de octubre y 4 y 5 de noviembre de 2014; adjuntando original de orden médica.

Que el oficio de fecha 21 de octubre de 2014, suscrito por el honorable Senador Senén Niño Avendaño, cuenta con el visto bueno del doctor Pedro Pablo Jurado Durán - Secretario Privado de la Presidencia del Senado, para el trámite correspondiente.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

Artículo 1º. Conceder al honorable Senador Senén Niño Avendaño, permiso laboral remunerado por los días 28 y 29 de octubre y 4 y 5 de noviembre de 2014, de conformidad con los considerandos del presente proveído.

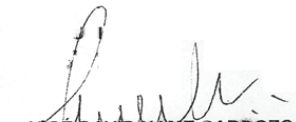
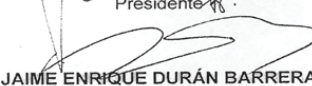
Artículo 2º. La presente resolución servirá de excusa válida por su inasistencia a las sesiones Plenarias y de comisión que se llegaren a convocar.

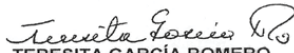
Artículo 3º. Expídanse copias de la presente resolución la División de Recursos Humanos, a la Sección de Relatoría, a la Comisión de Acreditación Documental, Oficina de Protocolo, a la Presidencia del Senado, Secretaría General del Senado, Sección de Pagaduría, Presupuesto y al honorable Senador Senén Niño Avendaño.

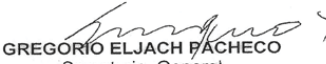
Artículo 4º. La presente resolución rige a partir de la fecha de su expedición.

Comuníquese y cúmplase.

Dada en Bogotá, a 28 de octubre de 2014.


JOSÉ DAVID NAME CARDOZO
Presidente

JAIME ENRIQUE DURÁN BARRERA
Primer Vicepresidente


TERESITA GARCÍA ROMERO
Segundo Vicepresidente


GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General

Bogotá, D. C., 28 de octubre de 2014

Doctor

GREGORIO ELJACH PACHECO

Secretario General

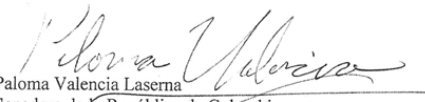
Senado de la República

Ciudad

Por medio de la presente, comunico ante usted que por haber sido sometida a una intervención quirúrgica me encuentro incapacitada y no podré presentarme en la Plenaria de los días 22 y 28 de octubre de 2014.

Agradezco su comprensión.

Cordial saludo,


Paloma Valencia Laserna
Senadora de la República de Colombia
Adjunto copia de la incapacidad

Formulario Fecha: 22-01-2014 Asesor y Analista: ALICIA SUSANA VALENZUELA CASANOVA Empresa donde Trabaja: Diagnóstico: Código: A754 Origen de la Incapacidad: Enfermedad general: Fecha de Inicio: 22/10/2014 Fecha de finalización: 28/10/2014 Observaciones: POP: MASCULINIZACIÓN		Ocupación: Otras Actividades y Técnicas: Tipo: Hospitalaria - Primera Vez: Día: 7 (señal)	No.: 234 Tipo y No. Documento: CUCULA 229700 Teléfono: Ciudad: Country:
DOCTOR VICTORIA EUGENIA DURAN VELEZ Reg. Médico: 31401131 Especialidad: Ginecología Oncológica		Firma Paciente: Doc. No.: 22004 2297005	

Por Secretaría se informa que se ha registrado quórum deliberatorio.

Siendo las 3:39 p. m., la Presidencia manifiesta: Ábrase la sesión y proceda el señor Secretario a dar lectura al Orden del Día, para la presente reunión.

Por Secretaría se da lectura al Orden del Día para la presente sesión.

**RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO
SENADO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
ORDEN DEL DÍA**

Para la Sesión Plenaria del día martes 28 de octubre de 2014

Hora: 3:00 p. m.

I

Llamado a lista

II

Anuncio de proyectos

III

**Citación a los señores Ministros del Despacho y
Altos Funcionarios del Estado**

A los señores Ministros de Hacienda y Crédito Público, doctor *Mauricio Cárdenas Santamaría*; Transporte, doctora *Natalia Abello Vives*; al señor Director General de Planeación Nacional, doctor *Simón Gaviria Muñoz*; e invitación al señor Alcalde Mayor de Bogotá, doctor *Gustavo Francisco Petro Urrego*, y al señor Gobernador de Cundinamarca, doctor *Álvaro Cruz Vargas*.

Proposición número 105

Cítese a debate de Control Político al señor Ministro de Hacienda y Crédito Público, Mauricio Cárdenas Santamaría; a la Señora Ministra de Transporte, Natalia Abello Vives; al señor Director General de Planeación Nacional, Simón Gaviria Muñoz; para que presenten Informe sobre el proyecto para la construcción del metro para Bogotá. Invítese al señor Alcalde Mayor de Bogotá, D.C., Gustavo Francisco Petro Urrego, y al señor Gobernador de Cundinamarca, Álvaro Cruz Vargas.

Carlos Fernando Galán Pachón

CUESTIONARIO

Para el señor Ministro de Hacienda y Crédito Público:

1. ¿Cuántos recursos tiene presupuestados la Nación para proyectos de transporte masivo en Bogotá para los próximos 5, 10, 15 y 20 años?

2. ¿Cuántos recursos puede aportar la Nación si se tiene en cuenta que la primera línea del metro, de acuerdo con la información conocida por la opinión pública, puede costar 15 billones de pesos?

3. ¿Si realizar el proyecto del metro de Bogotá tiene un costo de 15 billones de pesos, significaría que la Nación no podría aportar recursos para ningún otro proyecto de transporte en Bogotá o en el resto del país?

4. ¿Qué fuentes de financiación se tienen contempladas para la realización del proyecto del metro de Bogotá, aparte de los aportes de la Nación y del Distrito vía endeudamiento?

5. ¿Por qué ha variado tanto el monto estimado del costo del proyecto del metro de Bogotá pasando en menos de 6 años de un costo aproximado de 3.8 billones de pesos a 15 billones de pesos? ¿Qué explica esos cambios?

6. ¿Cuál es el aporte anual de Bogotá a la Nación en materia de tributos? ¿Cuánto recibe anualmente la Nación por todos los impuestos que se pagan en Bogotá?

7. ¿Cuántos recursos recibe en total Bogotá de la Nación, cada año, incluyendo todos los rubros?

8. ¿Para poder financiar el proyecto del Metro de Bogotá deberá modificarse la Ley 310 de 1996?

Para la señora Ministra de Transporte:

1. ¿Qué fuentes de financiación se tienen contempladas para la realización del proyecto del Metro de Bogotá, aparte de los aportes de la Nación y del Distrito vía endeudamiento?

2. ¿En qué etapa están los demás proyectos de transporte en Bogotá que la Nación podría cofinanciar a través de la Ley 310 de 1996, como otras fases de TransMilenio, el Tren de Cercanías, o cables aéreos, entre otros?

3. ¿Qué estudios se han hecho sobre mecanismos de financiación de proyectos de infraestructura vial como la plusvalía por obra pública, la captura de rentas resultado del aumento de la edificabilidad y/o cambios de uso del suelo en el corredor del Metro?

4. ¿Para poder financiar el proyecto del metro de Bogotá deberá modificarse la Ley 310 de 1996?

5. ¿Cuál es la demanda estimada de pasajeros para el proyecto del metro de Bogotá y qué impacto tendría en la demanda de transporte de Bogotá?

6. ¿El proyecto del Metro de Bogotá se realizará a través de obra pública o a través de mecanismos de asociación público-privada? ¿En el evento de que se realice a través de asociación público-privada, se tiene determinado el porcentaje de financiación pública y el porcentaje de financiación privada? ¿Ya se encuentra elaborado el estudio de comparador público-privado? ¿Cuáles indicadores de prestación de servicios y estándares de calidad se tendrán en cuenta para efectos de la retribución del contratista privado?

Para el señor Director General de Planeación Nacional:

1. ¿Participó la Nación, a través del Departamento Nacional de Planeación, en la contratación de los estudios de ingeniería de detalle que fueron dados a conocer recientemente para el proyecto del metro de Bogotá?

2. ¿Cuántos recursos tiene presupuestados la Nación para proyectos de transporte masivo en Bogotá para los próximos 5, 10, 15 y 20 años?

3. ¿Cuántos recursos puede aportar la Nación si se tiene en cuenta que la primera línea del metro, de acuerdo con la información conocida por la opinión pública, puede costar 15 billones de pesos?

4. ¿Si realizar el proyecto metro tiene un costo de 15 billones de pesos, significaría que la Nación no podría aportar recursos para ningún otro proyecto de transporte en Bogotá o en el resto del país?

5. ¿Qué fuentes de financiación se tienen contempladas para la realización del proyecto del metro de Bogotá, aparte de los aportes de la Nación y del Distrito vía endeudamiento?

6. ¿Por qué ha variado tanto el monto estimado del costo del proyecto del Metro de Bogotá, pasando en menos de 6 años de un costo aproximado de 3.8 billones de pesos a 15 billones de pesos? ¿Qué explica esos cambios?

7. ¿Qué estudios se han hecho sobre mecanismos de financiación de proyectos de infraestructura vial como la plusvalía por obra pública, la captura de rentas resultado del aumento de la edificabilidad y/o cambios de uso del suelo en el corredor del metro?

8. ¿Teniendo en cuenta las limitaciones presupuestales para financiar el proyecto del Metro de Bogotá, cuáles criterios de priorización se tienen en cuenta para efectos de determinar los proyectos de transporte para Bogotá que serán cofinanciados por la Nación?

9. ¿Cuál es la demanda estimada de pasajeros para el proyecto del metro de Bogotá y qué impacto tendría en la demanda de transporte de Bogotá?

10. ¿El proyecto del metro de Bogotá se realizará a través de obra pública o a través de mecanismos de asociación público-privada? ¿En el evento de que se realice a través de Asociación Público-Privada, se tiene determinado el porcentaje de financiación pública y el porcentaje de financiación privada? ¿Ya se encuentra elaborado el estudio de comparador público-privado? ¿Cuáles indicadores de prestación de servicios y estándares de calidad se tendrán en cuenta para efectos de la retribución del contratista privado?

11. ¿En los estudios de ingeniería de detalle recientemente anunciados, cuáles criterios fueron tenidos en cuenta para efectos de determinar que la primera línea del metro debe ser subterránea? ¿Teniendo en cuenta el incremento de costos que genera la construcción de un Metro Subterráneo, se ha evaluado la posibilidad de que las futuras líneas del metro puedan tener tramos elevados o a nivel?

12. ¿Cuáles son los costos y beneficios de adoptar un modelo de metro subterráneo, elevado o a nivel?

Para el señor Alcalde Mayor de Bogotá:

1. ¿Cómo se integrará o articulará el proyecto del metro de Bogotá en el actual sistema de transporte masivo de esta ciudad? ¿Cuál será el eje principal o articulador del sistema de transporte masivo de Bogotá?

2. ¿Existe un plan para integrar o articular los distintos sistemas de transporte o de movilidad de Bogotá, como el Sistema Integrado de Transporte Público, el TransMilenio, o los Metrocables, con el metro?

3. ¿Para la elaboración de los estudios que fueron divulgados recientemente por la Alcaldía Mayor de Bogotá, se tuvieron en cuenta los estudios conceptuales realizados durante el período anterior por el consorcio SENER?

4. ¿Cuáles son los cambios fundamentales contemplados en el estudio de ingeniería de detalle divulgado recientemente por la Alcaldía Mayor de Bogotá, frente a los estudios conceptuales realizados por el consorcio SENER (trazado, metro subterráneo, a nivel o elevado, longitud, capacidad, etc.)?

5. ¿Los resultados de los estudios de ingeniería de detalle que fueron conocidos recientemente por la opinión pública, contemplan varias líneas de Metro o solo la primera? Si contemplan varias, ¿cuáles son?

6. ¿Qué fuentes de financiación se tienen contempladas para la realización del proyecto del Metro de Bogotá, aparte de los aportes de la Nación y del Distrito vía endeudamiento?

7. ¿En qué etapa están los demás proyectos de transporte en Bogotá que la Nación podría cofinanciar a través de la Ley 310 de 1996, como otras fases de TransMilenio, el Tren de Cercanías, o Cables Aéreos, entre otros?

8. Teniendo en cuenta el presupuesto anual de la Alcaldía Mayor de Bogotá, ¿qué porcentaje de dicho presupuesto se tiene previsto destinar anualmente para la ejecución del proyecto del Metro de Bogotá?

9. ¿Los estudios conceptuales o los de ingeniería de detalle para el proyecto del Metro de Bogotá, contemplan un estudio sobre la institucionalidad que se requiere para construir el proyecto Metro y operarlo una vez terminada la construcción?

10. ¿Por qué ha variado tanto el monto estimado del costo del proyecto del Metro de Bogotá, pasando en menos de 6 años de un costo aproximado de 3.8 billones de pesos a 15 billones de pesos? ¿Qué explica esos cambios?

11. ¿Qué costos cubre el presupuesto anunciado públicamente para el proyecto del Metro de Bogotá de 15 billones de pesos? ¿Cubre los costos de los diseños de detalle, construcción, implementación, administración, operación y mantenimiento del proyecto, o solo algunos de estos costos? Sírvase discriminar esta información para cada costo.

12. ¿Qué estudios se han hecho sobre mecanismos de financiación de proyectos de infraestructura vial

como la plusvalía por obra pública, la captura de rentas resultado del aumento de la edificabilidad y/o cambios de uso del suelo en el corredor del Metro?

13. Sírvase describir el cronograma contractual para la ejecución del proyecto del Metro de Bogotá. De manera especial, sírvase señalar las fechas de publicación de los estudios previos, publicación de pliego de condiciones, adjudicación del contrato, inicio de obras, entrega de obras e iniciación de la prestación de servicios.

14. ¿Qué estudios se han realizado sobre el impacto ambiental para la construcción del Metro en Bogotá?

15. ¿Qué estudios se han realizado para la estimación, tipificación, asignación y distribución de los riesgos asociados a la ejecución del proyecto del Metro de Bogotá?

16. ¿Qué estudios se han realizado sobre la titularidad de los predios que se requiere adquirir para la ejecución del proyecto del Metro? ¿Qué parte contractual asumirá el riesgo predial dentro de la ejecución del proyecto, y en cuánto se ha estimado el valor de este riesgo dentro del proyecto?

17. ¿Existe un mapa actualizado y detallado de las redes secas y húmedas de Bogotá? ¿Qué estudios se han realizado sobre estas redes para efectos de la ejecución del proyecto del Metro de Bogotá?

18. ¿Se ha estudiado integrar el proyecto del Metro de Bogotá con otros sistemas de transporte intermunicipales, como por ejemplo el Tren de Cercanías? ¿En cuáles escenarios de coordinación se ha discutido la posibilidad de interconectar el proyecto del Metro de Bogotá con otros sistemas de transporte intermunicipales?

19. ¿Teniendo en cuenta las limitaciones presupuestales para financiar el proyecto del Metro de Bogotá, cuáles criterios de priorización se tienen en cuenta para efectos de determinar los proyectos de transporte para Bogotá que serán cofinanciados por la Nación?

20. ¿En los estudios de ingeniería de detalle recientemente anunciados, cuáles criterios fueron tenidos en cuenta para efectos de determinar que la primera línea del Metro debe ser subterránea? Teniendo en cuenta el incremento de costos que genera la construcción de un Metro subterráneo, ¿se ha evaluado la posibilidad de que las futuras líneas del Metro puedan tener tramos elevados o a nivel?

21. ¿Cuáles son los costos y beneficios de adoptar un modelo de Metro subterráneo, elevado o a nivel?

22. ¿Teniendo en cuenta las limitaciones presupuestales para la financiación de obras de infraestructura en Bogotá, si se decide ejecutar el proyecto de Metro de Bogotá, cómo se alterará la financiación de otros proyectos de infraestructura vial, tales como la Troncal de TransMilenio de la Avenida Boyacá, el Metrocable de San Cristóbal y Ciudad Bolívar, la Avenida Longitudinal de Occidente, y el Tren de Cercanías, los cuales son de vital importancia para la ciudad?

23. ¿Cuál es la demanda estimada de pasajeros para el proyecto del Metro de Bogotá, y qué impacto tendría en la demanda de transporte de Bogotá?

24. ¿El proyecto del Metro de Bogotá se realizará a través de obra pública o a través de mecanismos de asociación público-privada? ¿En el evento de que se realice a través de Asociación Público-Privada, se tiene determinado el porcentaje de financiación pública y el porcentaje de financiación privada? ¿Ya se encuentra elaborado el estudio de comparador público-privado? ¿Cuáles indicadores de prestación de servicios y estándares de calidad se tendrán en cuenta para efectos de la retribución del contratista privado?

Para el señor Gobernador de Cundinamarca:

1. ¿Se ha estudiado integrar el proyecto del Metro de Bogotá con otros sistemas de transporte intermunicipales, como por ejemplo el Tren de Cercanías? ¿En cuáles escenarios de coordinación se ha discutido la posibilidad de interconectar el proyecto del Metro de Bogotá con otros sistemas de transporte intermunicipales?

IV

Lectura de ponencias y consideración de proyectos en segundo debate

1. Proyecto de Acto Legislativo número 22 de 2014 Senado, por el cual se reforma el artículo 221 de la Constitución Política de Colombia.

Ponente para Segundo Debate: honorable Senador *Manuel Mesías Enríquez Rosero*.

Publicaciones Senado: Proyecto publicado en la **Gaceta del Congreso** número 567 de 2014.

Ponencia para primer debate publicada en la **Gaceta del Congreso** número 617 de 2014.

Ponencia para segundo debate publicada en la **Gaceta del Congreso** número 643 de 2014.

Autor: señor Ministro de Defensa Nacional, doctor *Juan Carlos Pinzón Bueno*.

Coautores: honorables Senadores *Maritza Martínez Aristizábal, Efraín José Cepeda Sarabia, Ángel Custodio Cabrera Báez, Juan Manuel Galán Pachón* y los honorables Representantes a la Cámara, *Hernán Penagos Giraldo, Albeiro Vanegas Osorio, Efraín Antonio Torres Mosalvo, Jaime Buenahora Febres, Carlos Arturo Correa Mojica* y otros.

2. Proyecto de ley número 82 de 2013 Senado, por la cual se concede rebaja de pena por una vez.

Ponentes para Segundo Debate: honorables Senadores *Juan Manuel Corzo Román* (Coordinador), *Jorge Eduardo Londoño Ulloa, Édgar Alfonso Gómez Román, Hemel Hurtado Angulo, Manuel Mesías Enríquez Rosero* y *Luis Carlos Avellaneda Tarazona*.

Publicaciones Senado: Proyecto publicado en la **Gaceta del Congreso** número 686 de 2013.

Ponencia para primer debate publicada en la **Gaceta del Congreso** número 879 de 2013.

Ponencia para segundo debate publicada en la **Gaceta del Congreso** número 138 de 2014.

Autores: honorables Senadores *Juan Manuel Corzo Román, Roberto Gerlén Echeverría, Hernán Francisco Andrade Serrano, Efraín José Cepeda Sarabia, Carlos Enríquez Maya, José Iván Clavijo Contreras.*

3. Proyecto de ley número 92 de 2013 Senado, por medio de la cual se aprueba el “Tratado de Libre Comercio entre la República de Colombia y la República de Costa Rica”, suscrito en Cali, República de Colombia, el 22 de mayo de 2013.

Ponente para Segundo Debate: honorable Senador *Carlos Fernando Galán Pachón.*

Publicaciones Senado: Proyecto publicado en la **Gaceta del Congreso** número 95 de 2014.

Ponencia para primer debate publicada en la **Gaceta del Congreso** número 1000 de 2013.

Ponencia para segundo debate publicada en la **Gaceta del Congreso** número 540 de 2014.

Autores: señores Ministros de Relaciones Exteriores, doctora *María Ángela Holguín Cuéllar*, Comercio, Industria y Turismo, doctor *Sergio Díaz-Granados Guida.*

4. Proyecto de ley número 04 de 2013 Senado, por la cual se modifica el parágrafo del artículo 8º de la Ley 278 de 1996.

Ponente para Segundo Debate: honorable Senador *Honorio Miguel Henríquez Pinedo.*

Publicaciones Senado: Proyecto publicado en la **Gaceta del Congreso** número 541 de 2013.

Ponencia para primer debate publicada en la **Gaceta del Congreso** número 819 de 2013.

Ponencia para segundo debate publicada en la **Gaceta del Congreso** número 493 de 2014.

Autor: honorable Senador *Juan Francisco Lozano Ramírez.*

5. Proyecto de ley número 05 de 2013 Senado, por medio de la cual se promueve el empleo de trabajadores con responsabilidades familiares de cuidadores, permitiendo su inserción laboral y se dictan otras disposiciones.

Ponentes para Segundo Debate: honorables Senadores *Jorge Iván Ospina Gómez* y *Antonio José Correa Jiménez.*

Publicaciones Senado: Proyecto publicado en la **Gaceta del Congreso** número 541 de 2013.

Ponencia para primer debate publicada en la **Gaceta del Congreso** número 920 de 2013.

Ponencia para segundo debate publicada en las **Gacetas del Congreso** números 108 de 2014, 620 de 2014.

Autores: honorable Senador *Carlos Alberto Baena López* y la honorable Representante a la Cámara, *Gloria Stella Díaz Ortiz.*

6. Proyecto de ley número 30 de 2013 Senado, por medio de la cual se fomenta la práctica de los deportes de aventura y nuevas tendencias deportivas en Colombia y se autoriza al Gobierno Nacional a reglamentar su organización dentro del Sistema Nacional del Deporte.

Ponente para Segundo Debate: honorable Senador *Orlando Castañeda Serrano.*

Publicaciones Senado: Proyecto publicado en la **Gaceta del Congreso** número 574 de 2013.

Ponencia para primer debate publicada en la **Gaceta del Congreso** número 900 de 2013.

Ponencia para segundo debate publicada en las **Gacetas del Congreso** números 108 de 2014, 520 de 2014.

Autores: honorables Senadores *Alexandra Moreno Piraquive, Manuel Antonio Virgüez Piraquive, Carlos Alberto Baena López* y la honorable Representante a la Cámara *Gloria Stella Díaz Ortiz.*

7. Proyecto de ley número 14 de 2013 Senado, por medio de la cual se garantiza el suministro gratuito y obligatorio de la vacuna contra el virus del Papiloma Humano.

Ponentes para Segundo Debate: honorables Senadores *Jorge Iván Ospina Gómez, Antonio José Correa Jiménez* y *Luis Évelis Andrade Casamá.*

Publicaciones Senado: Proyecto publicado en la **Gaceta del Congreso** número 542 de 2013.

Ponencia para primer debate publicada en la **Gaceta del Congreso** número 920 de 2013.

Ponencia para segundo debate publicada en las **Gacetas del Congreso** números 261 de 2014, 617 de 2014.

Autores: honorables Senadores *Carlos Alberto Baena López, Arleth Patricia Casado de López, Daira de Jesús Galvis Méndez, Gloria Inés Ramírez Ríos, Nora María García Burgos.* Honorables Representantes a la Cámara, *Gloria Stella Díaz Ortiz, Rosmery Martínez Rosales, Nancy Denise Castillo García.*

8. Proyecto de ley número 22 de 2013 Senado, por medio de la cual se protege el cuidado de la niñez. Ley Isaac.

Ponentes para Segundo Debate: honorables Senadores *Sofía Alejandra Gaviria Correa, Honorio Miguel Henríquez Pinedo* y *Luis Évelis Andrade Casamá.*

Publicaciones Senado: Proyecto publicado en la **Gaceta del Congreso** número 542 de 2013.

Ponencia para primer debate publicada en la **Gaceta del Congreso** número 800 de 2013.

Ponencia para segundo debate publicada en las **Gacetas del Congreso** números 882 de 2013, 559 de 2014.

Autor: honorable Senador *Honorio Galvis Aguilar.*

9. Proyecto de ley número 044 de 2013 Senado, por la cual se adicionan unos parágrafos a la Ley 100 en materia de auxilios funerarios.

Ponente para Segundo Debate: honorable Senador *Orlando Castañeda Serrano.*

Publicaciones Senado: Proyecto publicado en la **Gaceta del Congreso** número 599 de 2013.

Ponencia para primer debate publicada en la **Gaceta del Congreso** número 969 de 2013.

Ponencia para segundo debate publicada en las **Gacetas del Congreso** números 182 de 2014, 519 de 2014.

Autor: honorable Senador Édgar Espíndola Niño.

10. Proyecto de ley número 134 de 2013 Senado, por la cual se implementa una acción afirmativa que garantiza la estabilidad laboral reforzada a servidores públicos en estado de discapacidad.

Ponentes para Segundo Debate: honorables Senadores Yamina del Carmen Pestana Rojas, Sofía Alejandra Gaviria Correa y Jesús Alberto Castilla Salazar.

Publicaciones Senado: Proyecto publicado en la **Gaceta del Congreso** número 872 de 2013.

Ponencia para primer debate publicada en la **Gaceta del Congreso** número 979 de 2013.

Ponencia para segundo debate publicada en las **Gacetas del Congreso** números 288 de 2014, 519 de 2014.

Autor: honorable Senador Félix José Valera Ibáñez.

11. Proyecto de ley número 159 de 2013 Senado, por medio de la cual se dictan normas para proteger la vinculación laboral.

Ponente para Segundo Debate: honorable Senador Antonio José Correa Jiménez.

Publicaciones Senado: Proyecto publicado en la **Gaceta del Congreso** número 981 de 2013.

Ponencia para primer debate publicada en la **Gaceta del Congreso** número 182 de 2014.

Ponencia para segundo debate publicada en la **Gaceta del Congreso** número 538 de 2014.

Autora: honorable Senadora Karime Mota y Morad.

V

Lo que propongan los honorables Senadores

VI

Negocios sustanciados por la Presidencia

El Presidente,

JOSÉ DAVID NAME CARDOZO

El Primer Vicepresidente,

JAIME ENRIQUE DURÁN BARRERA

La Segunda Vicepresidenta,

TERESITA GARCÍA ROMERO

El Secretario General,

GREGORIO ELJACH PACHECO

La Presidencia indica a la Secretaría continuar con el siguiente punto del Orden del Día.

II

Anuncio de Proyectos

Por instrucciones de la Presidencia y, de conformidad con el Acto Legislativo 01 de 2003, por Secretaría se anuncian los proyectos que se discutirán y aprobarán en la próxima sesión.

Anuncios de proyectos, para ser considerados y votados en la sesión Plenaria del Senado de la

República, siguiente a la del día martes 28 de octubre de 2014:

Con informe de conciliación:

• **Proyecto de ley número 105 de 2013 Senado, 176 de 2013 Cámara,** por la cual se modifican los artículos 8° y 9° de la Ley 1225 de 2008 y se dictan otras disposiciones.

Con ponencia para segundo debate:

• **Proyecto de ley número 04 de 2013 Senado,** por la cual se modifica el parágrafo del artículo 8° de la Ley 278 de 1996.

• **Proyecto de ley número 05 de 2013 Senado,** por medio de la cual se promueve el empleo de trabajadores con responsabilidades familiares de cuidadores, permitiendo su inserción laboral y se dictan otras disposiciones.

• **Proyecto de ley número 11 de 2013 Senado,** por medio de la cual se crea el Registro Nacional de Información de Subsidios y se dictan otras disposiciones.

• **Proyecto de ley número 14 de 2013 Senado,** por medio de la cual se garantiza el suministro gratuito y obligatorio de la vacuna contra el Virus del Papiloma Humano.

• **Proyecto de ley número 22 de 2013 Senado,** por medio de la cual se protege el cuidado de la niñez. Ley Isaac.

• **Proyecto de ley número 30 de 2013 Senado,** por medio de la cual se fomenta la práctica de los deportes de aventura y nuevas tendencias deportivas en Colombia y se autoriza al Gobierno Nacional a reglamentar su organización dentro del Sistema Nacional del Deporte.

• **Proyecto de ley número 53 de 2013 Senado,** por medio de la cual se fortalece la educación media pública, se crea un grado optativo y se dictan otras disposiciones.

• **Proyecto de ley número 82 de 2013 Senado,** por la cual se concede rebaja de pena por una vez.

• **Proyecto de ley número 92 de 2013 Senado,** por medio de la cual se aprueba el “Tratado de Libre Comercio entre la República de Colombia y la República de Costa Rica”, suscrito en Cali, República de Colombia, el 22 de mayo de 2013.

• **Proyecto de ley número 127 de 2013 Senado,** por medio de la cual se crea la Política Nacional de Parques, para fortalecer la recreación y el deporte.

• **Proyecto de ley número 134 de 2013 Senado,** por la cual se implementa una acción afirmativa que garantiza la estabilidad laboral reforzada a servidores públicos en estado de discapacidad.

• **Proyecto de ley número 159 de 2013 Senado,** por medio de la cual se dictan normas para proteger la vinculación laboral.

• **Proyecto de Acto Legislativo número 14 de 2014 Senado,** por el cual se modifica el artículo 361 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones.

• **Proyecto de ley número 22 de 2014 Senado,** por la cual se fortalece el valor del sufragio como un deber ciudadano, se deroga la Ley 815 de 2003 y se modifica la Ley 403 de 1997, ampliando su cobertura.

• **Proyecto de ley número 178 de 2014 Senado,** por la cual se establece la constitución obligatoria de una póliza de cumplimiento para garantizar la calidad y estabilidad de la vivienda nueva.

Han sido leídos los anuncios para la próxima Sesión Plenaria, señor Presidente.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador Carlos Eduardo Enríquez Maya.

Palabras del honorable Senador Carlos Eduardo Enríquez Maya.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra el honorable Senador Carlos Eduardo Enríquez Maya, quien presenta una constancia:

Muchas gracias señor Presidente, honorables Senadores. Los Senadores, oriundos del Departamento de Nariño, dejan la siguiente constancia para consideración de la Plenaria y de la opinión nacional, dice así:

CONSTANCIA ANTE EL SENADO DE LA REPUBLICA

Los suscritos Senadores de la República dejan ante la plenaria de la Corporación la siguiente constancia:

1. La Fundación Universitaria San Martín Sede Pasto, inició sus labores en esta ciudad hace 14 años con programas debidamente registrados en el Ministerio de Educación Nacional.
2. Es de destacar que el Programa de Medicina de la FUSM, Sede Pasto, obtuvo la renovación del registro calificado con resolución No. 6714 de 9 de mayo de 2014, emanada del Ministerio de Educación Nacional, la cual se logró gracias a la dedicación y manejo adecuado por parte de la Comunidad Universitaria Regional, quien en documento maestro sustentó las condiciones de calidad y pertinencia. De igual manera, el mejoramiento académico continuo hace que ésta sea una sede con excelente desempeño y competencia profesional, tal y como está demostrado con el alto nivel de conocimientos de estudiantes y egresados.
3. La Universidad hoy se ve abocada a una crisis de origen financiero, dado que la estructura de la misma se maneja con carácter centralizado y todos los recursos provenientes de matrículas no los revierte de acuerdo a los compromisos y gastos necesarios para el desarrollo del semestre académico como debería suceder. Lo anterior se evidencia en el retraso del pago de nóminas docente y administrativas, prestaciones sociales, gastos de funcionamiento y cancelación de los compromisos pactados mediante convenios con los respectivos hospitales. Situación que ha llevado al cierre de las instalaciones de la Universidad, generando perjuicios al proceso académico regular.
4. La comunidad universitaria se pregunta ¿por qué se le niega el derecho fundamental a la educación de nuestros hijos y el normal sustento a directivos, docentes y administrativos, siendo la sede pasto calificada académicamente, contando con el respectivo registro y económicamente autosuficiente, ya que el recaudo proveniente de las matrículas supera en un cincuenta por ciento el valor de los gastos fijos para garantizar el normal desarrollo académico?
5. En consideración a lo anterior, la comunidad universitaria pone en conocimiento la crisis financiera por la que atraviesa este centro educativo, y exige:
 - a. Al Ministerio de Educación Nacional cumplir con su función suprema de inspección y vigilancia consagrada en el artículo 22 de la Ley 30 de 1992 para garantizar que se logren los objetivos para los cuales fueron creadas las Universidades.
 - b. Descentralización financiera para la sede Pasto con la finalidad de seguir adelante con el proceso educativo que, además constituye un patrimonio regional y el cual fue pactado por las autoridades del Plenum Constituyente de la FUSM hace ocho años y no se le ha dado cumplimiento.
 - c. El pago inmediato de nóminas y prestaciones sociales al personal directivo, docente y administrativo; de gastos de funcionamiento; igualmente, el cumplimiento de los compromisos con los hospitales como escenarios de práctica.
6. La comunidad universitaria da pleno apoyo y respaldo a los directivos, docentes y administrativos de la FUSM, sede Pasto, y manifiesta su voluntad ineludible de defender la estabilidad y el futuro del programa de medicina para beneficio de los futuros profesionales y de la sociedad.
7. La comunidad de la FUSM, sede Pasto, por nuestro intermedio, solicita audiencia con carácter urgente a la señora Ministra de Educación Nacional y a los Directivos de este centro académico, con la finalidad de buscar inmediata solución a los graves problemas que la misma ha planteado y que hoy registra con preocupación la suerte académica de más de 700 estudiantes vinculados al programa de medicina.

Envíese el texto de esta constancia a la señora Ministra de Educación Nacional, al señor Rector de la Fundación Universitaria San Martín y a la comunidad universitaria, sede Pasto.

BANCA DE SENADORES DEL DEPARTAMENTO DE NARIÑO

EDUARDO ENRÍQUEZ MAYA
MIRIAM ALICIA PABEDÉS
GUILLERMO GARCÍA REALPE
ANTONIO NAVARRO VILLAS
MANUEL ENRÍQUEZ ROSERO
JAVIER TATO ALVAREZ
Bogotá D.C. 28 de octubre de 2014

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador Fernando Nicolás Araújo Rumié.

Palabras del honorable Senador Fernando Nicolás Araújo Rumié.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra el honorable Senador Fernando Nicolás Araújo Rumié, quien presenta constancia:

CONSTANCIA

Bogotá 21 de octubre de 2.014

A pesar que el Presidente Juan Manuel Santos asiste con alta frecuencia a la ciudad de Cartagena a instalar o clausurar congresos pareciera desconocer el departamento de Bolívar o sus problemas. Es decir, que para Santos Bolívar no existe.

Por esta razón debo dejar constancia ante la Honorable Plenaria del Senado de la República de las mas urgentes necesidades que nuestra comunidad reclama.

Para Santos Bolívar no existe porque:

A pesar de visitar el Salado corregimiento del Carmen del Bolívar no tuvo espacio para atender a los familiares de las niñas afectadas por una extraña enfermedad en ese municipio.

No le ha dado la prioridad que merece el grave problema de salud del Carmen, que aún espera el cumplimiento de los compromisos adquiridos por su Ministro de Salud.

Incumplió sus promesas con los aguacateros y campesinos de los Montes de María.

Prefirió darle la segunda circunvalar a Barranquilla que la doble calzada a la vía al mar que beneficia las dos ciudades.

Cartagena va para 30 homicidios por 100.000 habitantes y no se ha hecho ni un solo Consejo de Seguridad con la presencia del Presidente.

Bajó los beneficiarios de Familias en Acción en más de 15.000 de 195.000 en 2010 a 180.000 2014.

Las inversiones en mejoramiento de infraestructura hospitalaria la tendremos que afrontar solos.

Para Santos la costa Caribe es solo Barranquilla y por eso la llama costa Atlántica.

A Cartagena, el Presidente solo va a cocteles y congresos pero nunca a escuchar el clamor del pueblo.

Redujo el programa de desayunos infantiles de 113.000 niños a 47.000 en Bolívar.

En Bolívar solo invierte el 10% de la infraestructura vial de la región Caribe.

No ha hecho nada por el avance de la conectividad del Sur de Bolívar.

Ha dejado que el Sur de Bolívar lo tomen de nuevo ELN, Farc y Bacrim.

No ha tenido un solo Ministro en sus dos gobiernos. Se conforma con darnos dirigentes de segundo nivel.

Trata a mineros artesanales y campesinos como criminales y le falta pantalones para enfrentar minería guerrillera.

Permitió la expulsión de empresas mineras en el Sur de Bolívar como exigencia de las guerrillas.

La minería ilegal está devastando la Serranía de San Lucas.

Nunca entregaron subsidios a damnificados de la ola invernal de Cantagallo.

Santos no fue capaz de terminar la Transversal de los Montes de María, nos tocó solos.

Quiere densificar la Base Naval en Bocagrande para financiar traslado en lugar de regalar a Cartagena un mega parque.

Todas las obras de infraestructura que se adelantan en Cartagena fueron contratadas en el Gobierno anterior al suyo.

No ha hecho nada por reducir la erosión de las zonas costeras de todo el Caribe colombiano.

No se ha comprometido con los proyectos de alcantarillado que la región demanda. 32 municipios de 45 no tienen alcantarillado.

Ha abandonado a empresas de servicios públicos creando gran cartera que las puede llevar al fracaso.

Le da mermelada a congresistas y no tiene para las comunidades.

En San Pablo aún no saben si el próximo año van a realizar las obras de mitigación de la erosión del Río Magdalena o si por el contrario el municipio va a desaparecer porque el Río se lo llevó.

San Jacinto aún no tiene agua, aunque en Planeación digan lo contrario.

En Santa Rosa a escasos kilómetros de Cartagena el acueducto no provee el agua a sus moradores.

El municipio de María la Baja que cuenta 45.000 ciudadanos y no tiene ni una ambulancia.

Con ley de restitución de tierras puso a pelear por la tierra a campesinos con campesinos en El Carmen de Bolívar.

Aprovecho para pedirle al Presidente de la República que le cumpla a Bolívar. No me cansaré de trabajar por mi región. Soy un bolivarense comprometido de alma, vida y corazón.

Gracias señor Presidente

[Firmas manuscritas de varios senadores]

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador Carlos Felipe Mejía Mejía.

Palabras del honorable Senador Carlos Felipe Mejía Mejía

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra el honorable Senador Carlos Felipe Mejía Mejía, quien deja una constancia:

Carlos Felipe Mejía Mejía
Senador de la República

CONSTANCIA
OCTUBRE 28 2014

La semana pasada se dio a conocer el informe preliminar de la "Misión de Estudios para la Competitividad de la Caficultura", una de las tantas comisiones que crea el Gobierno de Juan Manuel Santos, cada vez que tiene dificultades para afrontar la realidad nacional.

El café en Colombia sigue siendo una opción de vida para 560 mil cafeteros en su inmensa mayoría pequeños productores, 96% de los cuales tiene cultivos de menos de 5 hectáreas y responden por el 70% de la producción cafetera nacional.

Hay fallas en la productividad cafetera, pérdida de dinámica y de mercados frente a países competidores. Se evidencia claramente que hay que revisar el papel de la institucionalidad cafetera en el marco actual, pero teniendo en cuenta lo que debe seguir siendo para el apoyo y fomento del productor. Seguramente se abre el debate para analizar la conveniencia del papel de la Federación en la actividad exportadora, si es relevante que entren a participar más libremente otros actores en esta actividad y hasta qué punto puedan separarse las actividades gremiales de las comerciales, así como el grado de independencia frente al Gobierno Nacional de las instituciones cafeteras.

La mayoría de productores de café en Colombia, difícilmente pueden enfrentar por su cuenta y riesgo los retos que implica entrar a competir directamente en el mercado mundial del café. La estructura de pequeño propietario hace que sin apoyo institucional sea muy complicado enfrentar los efectos del cambio climático, lo variable e impredecible que es el mercado del café, el mejoramiento continuo en calidad, el acceso a insumos y fertilizantes a bajo costo.

En una finca cafetera de 1.8 hectáreas, los ingresos netos de una familia cafetera después de cubrir sus gastos familiares, son inferiores a un salario mínimo mensual si deben pagar algún jornal, y si la finca cafetera está entre 0.4 hectáreas y 1.8 hectáreas, no obtiene ingresos netos.

A este pequeño productor no se le puede decir que institucionalmente ya no va a existir la garantía de compra, este es un bien público ganado históricamente, y se tiene que ser además de creativos, muy conscientes y solidarios, en el momento de proponer una alternativa que técnica, financiera y socialmente sea viable para el bienestar del cafetero colombiano.

Se infiere del informe preliminar que para los autores, ya no es relevante el tejido social del café en Colombia, lo que desconoce completamente la realidad de una población que vive en 590 municipios, que hoy siguen dependiendo de este producto en forma integral. Esperábamos de esta Misión respuestas a inquietudes como estas: ¿Qué puede hacer hoy esta familia cafetera con productividad negativa, sin capacidad crediticia para invertir en renovación y en fertilizantes? Cómo sustituye costos laborales cuando los hijos que podrían aportar mano de obra y nueva capacitación, deciden irse a otras tierras u otras actividades? Qué pueden hacer cuando el precio de sustentación no le está garantizando la subsistencia mínima?

Mientras se debate este documento o el definitivo, especialmente en este Congreso y en todas las regiones cafeteras, lo que verdaderamente esperamos del Gobierno Nacional son soluciones inmediatas y política pública efectiva en:

-Buscar como la institucionalidad cafetera puede ofrecer economías de escala que permitan a estos pequeñísimos caficultores acceder a asistencia técnica, a renovación con cafetales productivos resistentes a plagas y enfermedades, acceso a fertilizantes y al sistema financiero.

-El Gobierno debe atender directamente la problemática de las vías terciarias que afectan la comercialización del pequeño caficultor en prácticamente todo el territorio cafetero.

-Lograr que los jornaleros del café, que en su mayoría, reciben menos de un salario mínimo mensual, puedan cotizar al régimen subsidiado de salud, a través del FOSYGA.

La Federación Nacional de Cafeteros tiene que concentrarse en asistencia técnica y fomento a la producción y exportación de café transformado, buscando participación al productor cafetero de ese mayor valor agregado. Este debe ser el norte del nuevo contrato entre el Gobierno y la Federación para la administración del Fondo Nacional del Café que habrá de renovarse en 2016.

Qué se abra el debate del documento de esta Misión, pero que no haya compás de espera para la implementación y ejecución de políticas.

[Firma manuscrita de Carlos Felipe Mejía]
CARLOS FELIPE MEJÍA
Senador de la República

La Presidencia concede el uso de la palabra a la honorable Senadora Susana Correa Borrero.

Palabras de la honorable Senadora Susana Correa Borrero.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra la honorable la Senadora Susana Correa Borrero, quien deja constancia:

CONSTANCIA

Como vallecaucana hago un llamado a todas las autoridades nacionales, gubernamentales, judiciales y de policía de la ciudad de Cali, para que establezcan estrategias eficientes para contrarrestar las acciones delincuenciales que están afectando a los caleños.

Ya son innumerables los hechos que preocupan a toda la ciudadanía por los crímenes perpetrados.

Actualmente Colombia se ubica entre los países con mayores tasas de homicidios a escala mundial. 38 homicidios por cada 100 mil habitantes.

De los 17.198 homicidios que se registraron en Colombia en el último año, una gran mayoría ocurrió en los centros urbanos.

Ocupando el primer lugar se encuentra Cali con una tasa de homicidios de (1.484) seguido de Bogotá con (1.351) y Medellín con (654).

Según el centro de recursos para el análisis de conflictos (Cerac), la capital del Valle del Cauca es la de mayor riesgo, ya que tiene una tasa de 67 homicidios por cada 100 mil habitantes y Cali está ocupando el primer lugar en los registros de homicidios con armas de fuego, con el 85 por ciento, seguido de Bogotá con el 63 por ciento y Medellín con 77 por ciento.

Por lo tanto insistiré ante esta plenaria, que se deben tomar medidas contundentes que garanticen la protección de la ciudadanía, para que terminen estos hechos violentos ya que Cali sigue registrando en las últimas horas más asesinatos.

Anoche fue asesinado un comerciante en el parqueadero del centro comercial Holguines, en otro hecho igualmente por sicariato frente a una estación del sistema integrado de transporte Mío, fallecieron dos personas, esto sumado a otras 3 muertes violentas reportadas en las últimas 24 horas.

[Firma manuscrita de Susana Correa]
H.S. SUSANA CORREA
CENTRO DEMOCRÁTICO

28 OCT. 2014

La Presidencia concede el uso de la palabra a la honorable Senadora María del Rosario Guerra de la Espriella.

Palabras de la honorable Senadora María del Rosario Guerra de la Espriella.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra la honorable la Senadora María del Rosario Guerra de la Espriella, quien deja tres constancias:

[CONSTANCIA]

Martes, 28 de octubre de 2014
Plenaria de Senado

Después de llevar a cabo, el pasado 8 de octubre, un debate de control político sobre condiciones de vivienda digna para vivienda de interés social en la Comisión de Ordenamiento Territorial, registro con agrado que la Corte Constitucional, a través de sentencia de tutela y en la misma línea planteada en el debate, exhortó al Gobierno y se sume a la solicitud sobre las condiciones de una verdadera vivienda digna que considere también adecuaciones para los beneficiarios con discapacidad.

Exhorto nuevamente al Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio y a las autoridades locales a reconocer que no es suficiente un piso y un techo, y a trabajar en concordancia con una concepción integral que contemple condiciones arquitectónicas: suelo, clima y entorno; sociales -que tengan en cuenta las necesidades básicas de la población-: salud, educación y sano esparcimiento; y ambientales: que respeten los cinturones verdes.

[Firma manuscrita de María del Rosario Guerra]
MARÍA DEL ROSARIO GUERRA DE LA ESPRIELLA
Senadora de la República
Partido Centro Democrático

Ernesto Macías Tovar
Senador de la República

La Presidencia concede el uso de la palabra a la honorable Senadora Nohora Stella Tovar Rey.

Palabras de la honorable Senadora Nohora Stella Tovar Rey.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra la honorable la Senadora Nohora Stella Tovar Rey, quien deja constancia:

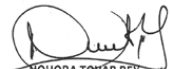
CONSTANCIA - FOSCA

En desarrollo de nuestro quinto pilar el "Diálogo Popular" fundamento de nuestro partido Centro Democrático, el pasado domingo 19 de Octubre, tuvimos la oportunidad de escuchar atentamente a la comunidad (especialmente campesina) del municipio de Fosca Cundinamarca.

Queda en evidencia el abandono del Gobierno Nacional ante tantas carencias y falta de oportunidades para el desarrollo de la región. Entre las más importantes enunciaron:

- 1- Mantenimiento de sus vías secundarias y terciarias que les permitan conectar las veredas con el municipio y comercializar los productos agrícolas como papa, cebolla, maíz, frijol, entre otros. De la misma manera, manifestaron la necesidad de crear un centro de acopio que les permita mantener un precio estable en sus productos y que garantice que las utilidades no sean finalmente para los intermediarios.
- 2- Por otra parte, resulta urgente atender las necesidades en educación superior de los cerca de 80 bachilleres que se gradúan cada año en el municipio. Un pequeño porcentaje de estos jóvenes tiene la posibilidad de acceder a educación superior, por lo que se hace importante poner al alcance programas del SENA acordes a la dinámica agropecuaria de la región, que les permitan garantizar su futuro laboral.
- 3- Igualmente, nos parece imprescindible que las zonas rurales tengan un cambio de vida significativo, con el suministro total de energía eléctrica a las veredas que hoy en día carecen del servicio.

Estas son solo algunas de las necesidades de nuestros campesinos, de personas honestas que trabajan a diario por el desarrollo del país, por esta razón quiero dejar esta constancia y comprometer a todos los acá presentes a trabajar por las garantías de nuestras pueblos pequeños, alejados y hoy olvidados por este gobierno.


NOHORA TOVAR REY
Senadora de la república


19 OCT. 2014

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador Jorge Enrique Robledo Castillo.

Palabras del honorable Senador Jorge Enrique Robledo Castillo.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra el honorable Senador Jorge Enrique Robledo Castillo:

Gracias señor Presidente, dos temas muy rápidamente, me uno a la enorme preocupación de los cafeteros colombianos, en relación con el informe de Juan José Echavarría, que lo contrató el Gobierno nacional, desde que se anunció advertí que me parecía amenazante definitivamente porque basta con conocerle el alma al personaje para saber que poco bueno podría salir de allí.

Y ya está en la evidencia, es un informe que creo que resume alguna preocupación que me expresó a mí el propio TLC, con los Estados Unidos, donde quedó abierta la puerta para amenazar el Fondo Nacional del Café y la garantía de compra, pues bien, no hay tiempo para detenerme ya haré un debate al respecto, pero llamo a los cafeteros a mirar con detenimiento porque vienen por la garantía de compra, o sea vienen a convertir el café como el chontaduro o la remolacha o cualquier otra cosa de

la economía nacional, y eso es de extrema gravedad. Tan grave es, que estoy viendo venir que me parece plausible y es que los comités de cafeteros y dignidad cafetera, a pesar que tienen controversia en otros temas, terminen uniéndose en el repudio absoluto a esta propuesta que está haciendo el Gobierno del Presidente Juan Manuel Santos.

Segundo término, hay una propuesta también airada de la gente de las clínicas y los hospitales colombianos en relación con una circular que expidió en estos días el Superintendente de Salud, que tiene que ver con una especie de respuesta absurda, una respuesta desafiante, una provocación, a las denuncias que hemos venido haciendo acerca de que los interventores de SaludCoop, con el respaldo del Superintendente y el Ministro vienen trasladando al patrimonio de SaludCoop, plata sagrada del sector de la salud, y la explicación que eso le dieron que es que era plata de administración y que entonces, si se las podían tomar, como me dijo a mí el interventor Groso y el Súper Salud, pues, es una explicación absurda como lo demostré en un segundo debate y en algún artículo.

Pero la parte más grave de este asunto es que después de estos debates el Súper de Salud Morales, se atreve a sacar una circular, calculada para generar más confusión y abrir todavía mayores posibilidades de que la plata de la salud, termine, no en la salud de los colombianos, sino en el patrimonio en los activos de las EPS, debe haber una fiesta en SaludCoop y una fiesta entres las EPS. Yo creo que si antes había muchas razones para exigir la renuncia a la Súper Salud, ahora hay más porque realmente es una actitud provocadora y desafiante del señor Morales, con el respaldo del Ministro Gaviria, es el respaldo a prácticas que definitivamente son por completo inaceptables, señor Presidente.

Entonces, me uno a las voces de todos quienes exigen que estos recursos de la salud, no se sigan manejando de la manera como se viene manejando, y yo insisto en exigir la renuncia del Superintendente Morales, porque definitivamente no representa los interés de la salud de los colombianos, sino los interés de SaludCoop y de las EPS, SaludCoop, lo reseñé en un artículo, mantiene las mismas prácticas, el mismo modelo que tenía Carlos Palasino, con el cual se apropió de sumas astronómicas de dinero según las condenas de la Superintendencia de Salud.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador Antonio del Cristo Guerra de la Espriella.

Palabras del honorable Senador Antonio del Cristo Guerra de la Espriella.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra el honorable Senador Antonio del Cristo Guerra de la Espriella, quien deja una constancia:

Gracias Presidente, para dejar una constancia sobre un tema reiterado a nivel nacional y particularmente en esta Corporación desde hace ya varios años, problema ante el cual, sucesivas administraciones nacionales, dejaron pasar sin tomar cartas en el asunto, dice así la constancia:

CONSTANCIA

Desde hace más de 12 años, he venido presentando en el Senado de la República reiteradas constancias y citaciones de control político al Gobierno Nacional, para denunciar la contaminación y los graves efectos que el Mercurio está causando de la región de la "Mojana".

De las isperas,

El día de hoy, me valgo de un estudio realizado por las Universidades de Córdoba, Antioquia y CECAR, Dirigido por el Dr. JOSÉ LUIS MARRUGO NEGRETE, Magister en ciencia Ambientales, el cual concluye que "consumir frecuentemente peces carnívoros, como moncholo, bagre y pacora, especies que son propios del río Cauca y sus afluentes, así como de la región de la Mojana, representan un peligro para la Salud Humana".

Los efectos científicamente y estadísticamente comprobados que presenta este estudio, en habitantes de la Mojana que incluyen estas especies de peces en su alimentación son: Insomnio, depresión, dolores de cabeza, cansancio, pérdida de la memoria, parpadeo constante, temblores en la manos, fatiga e irritabilidad.

El estudio también encontró que a pesar que la concentración de Mercurio varía dependiendo de la zona, todas estas especies presentan concentraciones de este metal en el nivel máximo de toxicidad establecido por la Organización Mundial de la Salud. OMS.

Lo más preocupante de esta situación es que la población infantil, es la que se encuentra en mayor riesgo; numerosos estudios internacionales han concluido que el Mercurio, causa graves efectos en los niños, principalmente: retrasos en el desarrollo motor y del cerebro lo que a la postre les genera serios problemas de aprendizaje.

Por si fuera poco, se han realizado otros estudios a productos como el arroz y a la carne de bovino que se produce en la región, y lo que se encuentra es que en algunos casos la presencia de este metal se encuentra muy cerca del límite permitido.

Hasta cuando el Gobierno Nacional emprenderá acciones concretas para solucionar este grave problema de salud pública? Espero que no tenga que ocurrir una tragedia de grandes magnitudes, para que las autoridades nacionales tengan que actuar.


ANTONIO GUERRA DE LA ESPRIELLA
H. Senador de la República

La Presidencia indica a la Secretaría continuar con el siguiente punto del Orden del Día.

IV**Lectura de ponencias y consideración de proyectos en segundo debate**

Proyecto de Acto Legislativo número 22 de 2014 Senado, por el cual se reforma el artículo 221 de la Constitución Política de Colombia.

La Presidencia indica a la Secretaría dar lectura a los Impedimentos presentados.

Por Secretaría se da lectura al Impedimento presentado por la honorable Senadora Ruby Thania Vega de Plazas, al Proyecto de Acto Legislativo número 22 de 2014 Senado, quien deja constancia de su retiro del recinto.

La Presidencia somete a consideración de la Plenaria el Impedimento presentado por la honorable Senadora Ruby Thania Vega de Plazas al Proyecto de Acto Legislativo número 22 de 2014 Senado y, cerrada su discusión abre la votación, e indica a la Secretaría abrir el registro electrónico para proceder en forma nominal.

La Presidencia cierra la votación, e indica a la Secretaría cerrar el registro electrónico e informar el resultado de la votación.

Por Secretaría se informa el siguiente resultado:

Por el Sí: 53

Total: 53 votos

Votación nominal al impedimento presentado por la honorable Senadora Ruby Thania Vega de Plazas al proyecto de acto legislativo número 22 de 2014 Senado

por el cual se reforma el artículo 221 de la Constitución Política de Colombia.

Honorables Senadores**Por el Sí**

Aguilar Hurtado Nerthink Mauricio

Amín Hernández Jaime Alejandro

Andrade Casamá Luis Evelis

Andrade Serrano Hernán Francisco

Araújo Rumié Fernando Nicolás

Ashton Giraldo Álvaro Antonio

Avirama Avirama Marco Aníbal

Besaile Fayad Musa Abraham

Bustamante García Everth

Cabralles Castillo Daniel Alberto

Cabrera Báez Ángel Custodio

Castañeda Serrano Orlando

Castilla Salazar Jesús Alberto

Cepeda Castro Iván

Cepeda Sarabia Efraín José

Chamorro Cruz William Jimmy

Char Chaljub Arturo

Correa Borrero Susana

Delgado Ruiz Édinson

Duque García Luis Fernando

Duque Márquez Iván

Elías Vidal Bernardo Miguel

Enríquez Rosero Manuel Mesías

Galán Pachón Juan Manuel

García Realpe Guillermo

García Zuccardi Andrés Felipe

Gaviria Correa Sofía Alejandra

Gaviria Vélez José Obdulio

Gerlén Echeverría Roberto Víctor

Gómez Martínez Ana Mercedes

Guerra de la Espriella Antonio del Cristo

Guerra de la Espriella María del Rosario

Guerra Sotto Julio Miguel

Henríquez Pinedo Honorio Miguel

Holguín Moreno Paola Andrea

Hoyos Giraldo Germán Darío

Martínez Aristizábal Maritza

Martínez Rosales Rosmery

Mejía Mejía Carlos Felipe

Merheg Marún Juan Samy
Motoa Solarte Carlos Fernando
Name Cardozo José David
Pulgar Daza Eduardo Enrique
Ramos Maya Alfredo
Rangel Suárez Alfredo
Robledo Castillo Jorge Enrique
Serpa Uribe Horacio
Soto Jaramillo Carlos Enrique
Tovar Rey Nohora Stella
Uribe Vélez Álvaro
Varón Cotrino Germán
Vega Quiroz Doris Clemencia
Villadiego Villadiego Sandra Elena
28. X. 2014

En consecuencia, ha sido aprobado el Impedimento presentado por la honorable Senadora Ruby Thania Vega de Plazas, al Proyecto de Acto Legislativo número 22 de 2014 Senado.

Bogotá, DC., 28 de Octubre de 2014

Honorable Senador
JOSÉ DAVID NAME CARDOZO
Presidente del Senado de la República
Ciudad

APROBADO
28 OCT. 2014

Ref. Declaración de impedimento

Respetado Senador,

De manera atenta, y de acuerdo a lo establecido en el artículo 286 de la ley 5 de 1992, me permito manifestar mi impedimento para participar y discutir el proyecto de Acto Legislativo No.22 de 2014 "por medio del cual se reforma el Artículo 221 de la Constitución Política de Colombia" en razón a que en la actualidad cursa en la Corte Suprema de Justicia un recurso extraordinario que resolverá la situación jurídica de mi esposo, el Coronel LUIS ALFONSO PLAZAS VEGA.

La suscrita,


THANIA VEGA DE PLAZAS
Senadora de la República


28 OCT. 2014

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador ponente, Manuel Mesías Enríquez Rosero.

Palabras del honorable Senador Manuel Mesías Enríquez Rosero

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra el honorable Senador Manuel Mesías Enríquez Rosero:

Muchas gracias señor Presidente, honorables Senadores, llega nuevamente a la Plenaria del Senado el Proyecto de Acto Legislativo número 22 del 2014, por el cual se reforma el artículo 221 de la Constitución Política de Colombia, este proyecto fue presentado en la presente Legislatura a consideración de las Cámaras Legislativas por parte del señor Ministro de Defensa y lleva la firma de varios Senadores de la República, de los diferentes

partidos y movimientos políticos, que tienen asiento en el Congreso de la República.

Este proyecto como recordarán los honorables Senadores y los colombianos, ya hizo tránsito en el Congreso de la República en sus dos vueltas, ocho debates, infortunadamente por errores de trámite, por vicios de trámites, la Corte Constitucional lo declaró inconstitucional y por esa razón lo que se busca en esta oportunidad es, retomar estas disposiciones esperando que ojalá el Congreso de la República pueda darle, su aval.

Como todos conocemos, esta no es una institución nueva, el fuero militar, no es una norma que se vaya a consagrar en la Constitución, viene ya desde la Constitución de 1986, donde en el Título 16 de la Fuerza Pública, estaba previsto en el artículo 170, donde decía que los delitos cometidos por los militares sin servicio activo y en relación con el mismo servicio, conocerán las Cortes Marciales o Tribunales y Militares con las reglas las prescripciones del Código Penal Militar.

En la Constitución de 1991, y que bueno hoy contar aquí en la Plenaria del Senado con varios miembros que fueron Constituyentes, también, fue discutible este tema y consagrado en el actual artículo 221, que fuera modificado por el artículo primero del Acto Legislativo del número 2, de 1995, igualmente ahí se dejó prescrito que en los delitos cometidos por los miembros de la Fuerza Pública, en servicio activo, y en relación con los mismos servicios, conocerán las Cortes Marciales y los Tribunales Militares, con arreglo a las precepciones del Código Penal Militar.

Se le adicionó, que tales cortes o tribunales estarán integrados por miembros de la Fuerza Pública, en servicio activo o en retiro, pero no solamente la Constitución de 1986 y la Constitución de 1991, consagrado esta disposición, sino que también, la Corte Constitucional, la Corte Suprema de Justicia en 1983, y la Corte Constitucional en las Sentencias de 1995 y de 2001, igualmente ratificaron solamente la validez y no la necesidad de esta figura jurídica. En Sentencia del 24 de agosto de 1983 esto es cuando estaba en plena vigencia, en pleno vigor la Constitución de 1986, la Corte Suprema de Justicia, manifestó que el fuero representa una prerrogativa excepcional.

En la cual se busca que el juzgamiento de determinadas personas, se haga por autoridades diferentes de aquellas a quienes se atribuyen la competencia por razón de la naturaleza del hecho. De tal suerte podríamos decir que la Corte Suprema en su momento también se mostró de acuerdo con esta disposición consagrada, como lo decía el artículo 170, de nuestra antigua Carta Constitucional, y la Corte Constitucional en Sentencias C-399 de 1995 y C-149 del 2001, igualmente se pronunció al respecto, la Corte, dejó sentada su posiciones de cuáles eran los fines y las justificaciones de la institución del Fuero Militar.

En estas Sentencias, la Corte Constitucional, dijo que esta figura se justificaba dentro del modelo del Estado Social de Derecho, en razón a la naturaleza

misma, de la naturaleza pública, esto es la noble visión, la loable visión de defender la soberanía nacional, la independencia, el orden público, así como la integridad del territorio nacional, y del orden constitucional, cual es la función principal de nuestra Fuerza Pública y de la Policía. En tal sentido la Fuerza Pública ejerce y desarrolla una serie de funciones vitales, dijo la Corte Constitucional, para la supervivencia del Estado colombiano.

De tal forma que sus nombres deben someterse al cumplimiento de unas reglas, de unas obligaciones, de unos deberes particulares y diferentes a los de los demás ciudadanos. Dijo la Corte que la finalidad del Fuero Militar es que los miembros de la Fuerza Pública, sean cobijados por un régimen Jurídico Penal Especial, tanto en el aspecto sustantivo, como en el aspecto procedimental. Por tal razón, el señor Ministro de Defensa, el doctor Juan Carlos, presentó nuevamente a consideración del Congreso, este proyecto de ley, que solamente, valga la oportunidad para decir, no es una figura que esté en el derecho colombiano; si revisamos el derecho comparado, como en Argentina, en Chile, en Ecuador, en España, en Estados Unidos, en Perú, en Gran Bretaña, en Venezuela, pues, encontramos que estos en estos países, incluso, es más amplio de lo que se consagró en el derecho colombiano.

Por ejemplo en Chile, los jueces militares pueden conocer incluso de graves violaciones a los derechos humanos, lo propio en Ecuador, en Estado Unidos, tiene una connotación, tiene una cobertura mucho más amplia que la que tenemos aquí en Colombia, en Perú la jurisdicción militar también abarca un importante espectro de delitos, en la Gran Bretaña, por ejemplo, tenemos que las infracciones al derecho común, son conocidas de tribunales ordinarios y las infracciones militares, son por la justicia penal militar, para no hablar de Venezuela, que incluso va más allá, más allá todavía.

Entonces, honorables Senadores de la definición que trae nuestra, que trae nuestro artículo 221 de la Constitución Política, podemos nosotros destacar que aquí están dos elementos fundamentales, elementos subjetivos, esto quiere decir, que el delito sea cometido por un miembro de la Fuerza Pública en servicio activo, y el elemento de orden funcional, es decir, que es acción u omisión, guarde una relación, una estricta relación con el mismo servicio, derivados de la función constitucional que le es propia en la defensa, repito, de las funciones que tiene como nuestra Fuerza Pública, que son la defensa de la soberanía, la independencia, la integridad del territorio nacional y del orden constitucional.

En este orden de días, tenemos que decir que la finalidad esencial es que, los miembros de la Fuerza Pública, estén cubiertos en sus actividades, servicios por un régimen jurídico especial, tanto sustantivo, como presidencial, lo reitera la Corte Constitucional. De tal manera que no se puede entender el Fuero Militar como se entendía en el pasado que daba la idea de ser un privilegio, de ser una prerrogativa o de ser una prebenda, una gracia especial, para el

juzgamiento de los miembros de la Fuerza Pública, por los delitos que ellos comentan con ocasión del servicio que cumplen.

No, de ninguna manera, los antecedentes decíamos que se remontan al Acto Legislativo número dos del 2012, los antecedentes de este, de este Acto Legislativo donde a pesar, donde se dio un intenso debate en las dos Cámaras, en sus dos vueltas correspondientes, por la Sentencia C-740 del 2013, dijo que era inconstitucional, señor Presidente, porque las razones que todos conocemos por haber coincidido la sesión de la Comisión Primera de la Cámara de Representantes, con la Plenaria de la Cámara, que lo debatía en último debate, aunque revisadas las grabaciones, en fin, se constataba, que eso no ocurrió.

Pero, en gracia de discusión, no es del caso entrar a discutir este fallo, entonces, solamente tuvo una vigencia de seis meses. Ese proyecto era un poco, un poco más amplio, tenía un número mayor de artículos, porque este acto legislativo tan solo tiene dos artículos, en ese acto legislativo del 2012, se preveía la creación de un tribunal de garantías que decía que tendría la competencia en cualquier jurisdicción penal y en todo el territorio nacional, que estaría integrado por otros magistrados en este proyecto, esa disposición, no va.

Igualmente, en el proyecto del 2012, que se estatua con total claridad que bajo ninguna circunstancia la justicia penal militar o policial, conocerá de los crímenes de lesa humanidad, de los delitos de genocidio, de desaparición forzada, de ejecución extrajudicial, de violencia sexual, de tortura y desplazamiento forzado. Del proyecto de acto legislativo inicial de 2012, solamente consagraba tres delitos, pero, en los debates, tanto en Senado, como en Cámara, se amplió a los que acabo de mencionar.

Eso, pues, para advertir que no son ciertas algunas objeciones que se hacen a este Acto Legislativo, que en los casos de ejecución extrajudicial de lo que busca este proyecto, así lo han querido descalificar quienes sostienen que, de lo que se trata es de que todos los delitos de ejecución extrajudicial, pasarían después de la aprobación de este proyecto, a conocimiento de la justicia ordinaria, no, de ninguna manera, taxativamente queda señalado que estatuido aquí, en este proyecto de reforma constitucional que la justicia penal militar o policial, no conocerá de los crímenes de lesa humanidad, repito, ni de los delitos de genocidio, ni desaparición forzada, ni ejecución extrajudicial, ni violencia sexual, tortura y desplazamiento forzado.

Pero, lo que sí queda consagrado, es que las infracciones del Derecho Internacional Humanitario cometidos por miembros de la Fuerza Pública, pues, conocerán los tribunales militares, igualmente en el Acto Legislativo de 2012, se preveía la creación de una comisión técnica de coordinación encargada de dirigir los próximos conflictos de competencia que puedan suscitarse entre la justicia ordinaria y la justicia penal militar. Igualmente se creaba el

fondo para financiar el Sistema de Defensa Técnica y Especializada, de los miembros de la Fuerza Pública.

No obstante el señor Ministro, el Gobierno nacional, ha venido presentando a consideración del Congreso de la República una serie de iniciativas donde muchas de estas disposiciones que contenían en el Acto legislativo del 2012, hoy ya son consagradas o a través de una ley o vienen siendo tramitadas por el Congreso de la República.

De tal manera que, por esa razón hoy ponemos a consideración de la Plenaria del Senado, este proyecto que, repito, el contenido, el contenido es, establecer unos criterios claros para fijar la competencia de la jurisdicción ordinaria y de la Justicia Penal Militar. Se excluyen, repito, taxativamente esta lista de delitos que jamás irán a la Justicia Penal Militar, es decir, que continuarán en la justicia ordinaria, y le decía señor Presidente, que esta lista no fue caprichosa, fue el resultado de un amplio debate y consenso, si se quiere dentro de las cámaras legislativas cuando se tramitó el acto legislativo, que fue, declarado inexecutable.

Inicialmente se contenían los tres delitos, crímenes de lesa humanidad, genocidio y desaparición forzada, pero, después se fue ampliando a esta otra serie de delitos. Entonces, como sé que muchos de los honorables Senadores que aquí tienen asiento, participaron, no solamente en la Comisión Primera, sino en la Plenaria en sus dos vueltas, en la discusión y aprobación de este proyecto de ley, yo quisiera solicitar a la Plenaria del Senado, que si a bien lo tienen, le impartamos su aprobación y por esa razón, señor Presidente, cuando usted a bien lo tenga, quisiera solicitarle que ponga a consideración de la Plenaria, la proposición con que termina el informe de ponencia y obviamente vamos a estar pendientes de este debate que esperamos culmine con la aprobación de este acto legislativo, muchas gracias Presidente.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador Luis Fernando Duque García.

Palabras del honorable Senador Luis Fernando Duque García.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra el honorable Senador Luis Fernando Duque García:

Gracias señor Presidente, honorables Senadores y Senadoras, para solicitarle muy comedidamente, entremos, aprobemos un espacio de sesión informal, se encuentra en esta Plenaria, en este recinto del Senado de la República, el reciente posesionado, Embajador de la República de Chile, y con esos lazos de fraternidad que los colombianos, tenemos con los chilenos, el Senado de la República y la Mesa Directiva, lo ha invitado para presentarle un saludo y que él también pueda responder al mismo.

De manera, señor Presidente, que le solicitaría ponga a consideración la Sesión informal.

Siendo las 4:56 p. m., la Presidencia somete a consideración de la Plenaria la sesión informal, para escuchar al señor Embajador de la República

de Chile en Colombia, doctor Ricardo Navarrete Betanzo y, cerrada su discusión, esta le imparte su aprobación.

La Presidencia ofrece el uso de la palabra al señor Embajador de la República de Chile en Colombia, doctor Ricardo Navarrete Betanzo.

Palabras del señor Embajador de la República de Chile en Colombia, doctor Ricardo Navarrete Betanzo.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra el señor Embajador de la República de Chile en Colombia, doctor Ricardo Navarrete Betanzo:

Excelentísimo señor Presidente, excelentísimos señores Senadores y señoras Senadoras, es para mí un alto honor tener estos breves minutos para dirigirme al Senado de la República de Colombia, en mi condición de Embajador de la República de Chile, recientemente acreditado, ante el Gobierno de Colombia.

Pero también lo hago y es un doble honor, en mi condición de exlegislador, exlegislador, Senador de la República de Chile, en el primer periodo del Gobierno Democrático, una vez restablecida la Democracia en el año de 1990, quiero que sepan que mi Gobierno, el Gobierno de mi Presidenta Bachelet, sigue con mucha atención el proceso que lleva adelante Colombia, para alcanzar puntos de entendimiento, que le permita restablecer definitivamente la paz.

Soy un afortunado de poder estar en Colombia, en esta condición, es la coyuntura histórica tan relevante como la que está viviendo Colombia, quiero que sepan que Chile ha estado y estará con Colombia, en sus objetivos, en sus propósitos de mayor progreso, crecimiento, desarrollo, pero, por sobre todo, va a estar como lo ha estado, entregando todo lo que pueda para contribuir, para colaborar en los objetivos más relevantes e importantes, como es el objetivo de la paz. Muchas gracias por esta deferencia que me han dado y les reitero mis más afectuosos y cordiales saludos.

Siendo las 5:00 p. m., la Presidencia somete a consideración de la Plenaria la sesión formal y, cerrada su discusión, esta le imparte su aprobación.

Por Secretaría se da lectura al impedimento del honorable Senador Fernando Eustacio Tamayo Tamayo.

La Presidencia somete a consideración de la Plenaria el Impedimento presentado por el honorable Senador Fernando Eustacio Tamayo Tamayo, al Proyecto de Acto Legislativo número 22 de 2014 Senado, e indica a la Secretaría abrir el registro electrónico para proceder en forma nominal.

La Presidencia cierra la votación, e indica a la Secretaría cerrar el registro electrónico e informar el resultado de la votación.

Por Secretaría se informa el siguiente resultado:

Por el Sí: 42

Por el No: 14

Total: 56 votos

**Votación nominal al impedimento presentado
por el honorable Senador Fernando Eustacio
Tamayo Tamayo al Proyecto de Acto Legislativo
número 22 de 2014 Senado**

*por el cual se reforma el artículo 221 de la
Constitución Política de Colombia.*

Honorables Senadores

Por el Sí

Amín Hernández Jaime Alejandro
Andrade Casamá Luis Evelis
Andrade Serrano Hernán Francisco
Araújo Rumié Fernando Nicolás
Avirama Avirama Marco Aníbal
Blél Scaff Nadya Georgette
Cabrera Bález Ángel Custodio
Castañeda Serrano Orlando
Castilla Salazar Jesús Alberto
Chamorro Cruz William Jimmy
Correa Borrero Susana
Correa Jiménez Antonio José
Corzo Román Juan Manuel
Delgado Martínez Javier Mauricio
García Burgos Nora María
García Romero Teresita
García Zuccardi Andrés Felipe
Gaviria Vélez José Obdulio
Gómez Martínez Ana Mercedes
Guerra de la Espriella María del Rosario
Guerra Sotto Julio Miguel
Henríquez Pinedo Honorio Miguel
Holguín Moreno Paola Andrea
López Hernández Claudia Nayibe
Macías Tovar Ernesto
Martínez Aristizábal Maritza
Martínez Rosales Rosmery
Mejía Mejía Carlos Felipe
Merheg Marún Juan Samy
Mora Jaramillo Manuel Guillermo
Navarro Wolff Antonio José
Ramos Maya Alfredo
Rangel Suárez Alfredo
Robledo Castillo Jorge Enrique
Rodríguez Rengifo Roosvelt
Soto Jaramillo Carlos Enrique
Tovar Rey Nohora Stella
Uribe Vélez Álvaro
Varón Cotrino Germán
Vega Quiroz Doris Clemencia
Villadiego Villadiego Sandra Elena
28. X. 2014

**Votación nominal al impedimento presentado
por el honorable Senador Fernando Eustacio
Tamayo Tamayo al Proyecto de Acto Legislativo
número 22 de 2014 Senado**

*por el cual se reforma el artículo 221 de la
Constitución Política de Colombia.*

Honorables Senadores

Por el No

Celis Carrillo Bernabé
Cepeda Castro Iván
Cepeda Sarabia Efraín José
Char Chaljub Arturo
Delgado Ruiz Édinson
Enríquez Rosero Manuel Mesías
Galán Pachón Carlos Fernando
Gerlén Echeverría Roberto Víctor
Guerra de la Espriella Antonio del Cristo
Name Cardozo José David
Prieto Soto Eugenio Enrique
Serpa Uribe Horacio
Sierra Grajales Luis Emilio
Suárez Mira Olga Lucía
28. X. 2014

En consecuencia, ha sido aprobado el Impedimento presentado por el honorable Senador Fernando Eustacio Tamayo Tamayo al Proyecto de Acto Legislativo número 22 de 2014 Senado.

Impedimento

(aprobado)

Comedidamente solicito se me permita no participar en la discusión del Proyecto de Acto Legislativo número 22 de 2014 Senado, *por el cual se reforma el artículo 221 de la constitución política de Colombia*, por tener un pariente en segundo grado de consanguinidad como oficial de alto rango.

Fernando Eustacio Tamayo Tamayo.

28. X. 2014

La Presidencia indica a la Secretaría dar lectura al siguiente Impedimento.

Por Secretaría se da lectura al Impedimento presentado por el honorable Senador Jorge Hernando Pedraza Gutiérrez, al Proyecto de Acto Legislativo número 22 de 2014 Senado, quien deja constancia de su retiro del recinto.

La Presidencia somete a consideración de la Plenaria el Impedimento presentado por el honorable Senador Jorge Hernando Pedraza Gutiérrez, al Proyecto de Acto Legislativo número 22 de 2014 Senado y, cerrada su discusión abre la votación, e indica a la Secretaría abrir el registro electrónico para proceder en forma nominal.

La Presidencia cierra la votación, e indica a la Secretaría cerrar el registro electrónico e informar el resultado de la votación.

Por Secretaría se informa el siguiente resultado:

Por el Sí: 45

Por el No: 10

Total: 55 votos

Votación nominal al impedimento presentado por el honorable Senador Jorge Hernando Pedraza Gutiérrez al Proyecto de Acto Legislativo número 22 de 2014 Senado por el cual se reforma el artículo 221 de la Constitución Política de Colombia.

Honorables Senadores

Por el Sí

Amín Hernández Jaime Alejandro
 Andrade Casamá Luis Evelis
 Andrade Serrano Hernán Francisco
 Araújo Rumié Fernando Nicolás
 Blel Scaff Nadya Georgette
 Cabrales Castillo Daniel Alberto
 Cabrera Báez Ángel Custodio
 Castañeda Serrano Orlando
 Castilla Salazar Jesús Alberto
 Cepeda Sarabia Efraín José
 Chamorro Cruz William Jimmy
 Correa Borrero Susana
 Correa Jiménez Antonio José
 Delgado Martínez Javier Mauricio
 Delgado Ruiz Édinson
 Elías Vidal Bernardo Miguel
 García Burgos Nora María
 García Romero Teresita
 García Zuccardi Andrés Felipe
 Gaviria Vélez José Obdulio
 Gómez Martínez Ana Mercedes
 Guerra de la Espriella María del Rosario
 Guerra Sotto Julio Miguel
 Henríquez Pinedo Honorio Miguel
 Holguín Moreno Paola Andrea
 López Hernández Claudia Nayibe
 Macías Tovar Ernesto
 Martínez Aristizábal Maritza
 Martínez Rosales Rosmery
 Mejía Mejía Carlos Felipe
 Merheg Marún Juan Samy
 Mora Jaramillo Manuel Guillermo
 Navarro Wolff Antonio José
 Pestana Rojas Yamina del Carmen
 Prieto Riveros Jorge Eliécer
 Prieto Soto Eugenio Enrique
 Pulgar Daza Eduardo Enrique
 Rangel Suárez Alfredo
 Rodríguez Rengifo Roosvelt
 Sierra Grajales Luis Emilio
 Soto Jaramillo Carlos Enrique
 Suárez Mira Olga Lucía
 Tovar Rey Nohora Stella

Uribe Vélez Álvaro

Varón Cotrino Germán

28. X. 2014

Votación nominal al impedimento presentado por el honorable Senador Jorge Hernando Pedraza Gutiérrez al Proyecto de Acto Legislativo número 22 de 2014 Senado por el cual se reforma el artículo 221 de la Constitución Política de Colombia.

Honorables Senadores

Por el No

Aguilar Hurtado Nerthink Mauricio
 Celis Carrillo Bernabé
 Char Chaljub Arturo
 Corzo Román Juan Manuel
 Gerleín Echeverría Roberto Víctor
 Guerra de la Espriella Antonio del Cristo
 Name Cardozo José David
 Serpa Uribe Horacio
 Vega Quiroz Doris Clemencia
 Villadiego Villadiego Sandra Elena
 28. X. 2014

En consecuencia, ha sido aprobado el Impedimento presentado por el honorable Senador Jorge Hernando Pedraza Gutiérrez, al Proyecto de Acto Legislativo número 22 de 2014 Senado.

Bogotá, 28 de octubre de 2014

Doctor
 JOSÉ DAVID NAME
 Presidente
 Senado de la República
 Bogotá D.C.

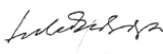
Asunto: Declaratoria de impedimento.

Respetado doctor:

Comedidamente solicito a la Plenaria de la Corporación se me declare impedido para participar en la discusión y votación del proyecto de acto legislativo número 22 de 2014 Senado "Por el cual se reforma el artículo 221 de la Constitución Política de Colombia", debido a que tengo familiares dentro del cuarto grado de consanguinidad con grados de oficial en las fuerzas militares.

Lo anterior en obediencia a los artículos 286 y 291 de Ley 5 de 1992.

Atentamente,


 JORGE HERNANDO PEDRAZA
 Senador de la República

APROBADO
 28 OCT. 2014


 28 OCT. 2014

Por Secretaría se da lectura al Impedimento presentado por el honorable Senador Milton Arlex Rodríguez Sarmiento, al Proyecto de Acto Legislativo número 22 de 2014 Senado, quien deja constancia de su retiro del recinto.

La Presidencia somete a consideración de la Plenaria el Impedimento presentado por el honorable Senador Milton Arlex Rodríguez Sarmiento, al Proyecto de Acto Legislativo número 22 de 2014 Senado y, cerrada su discusión abre la votación, e indica a la Secretaría abrir el registro electrónico para proceder en forma nominal.

La Presidencia cierra la votación, e indica a la Secretaría cerrar el registro electrónico e informar el resultado de la votación.

Por Secretaría se informa el siguiente resultado:

Por el Sí: 47

Por el No. 9

Total: 56 votos

Votación nominal al impedimento presentado por el honorable Senador Milton Arlex Rodríguez Sarmiento al Proyecto de Acto Legislativo número 22 de 2014 Senado

por el cual se reforma el artículo 221 de la Constitución Política de Colombia.

Honorables Senadores

Por el Sí

Andrade Casamá Luis Evelis
Andrade Serrano Hernán Francisco
Araújo Rumié Fernando Nicolás
Avirama Marco Aníbal
Blal Scaff Nadia Georgette
Cabrala Castillo Daniel Alberto
Cabrera Báez Ángel Custodio
Castañeda Serrano Orlando
Castilla Salazar Jesús Alberto
Cepeda Sarabia Efraín José
Chamorro Cruz William Jimmy
Char Chaljub Arturo
Correa Borrero Susana
Correa Jiménez Antonio José
Delgado Martínez Javier Mauricio
Delgado Ruiz Édinson
Duque García Luis Fernando
Enríquez Rosero Manuel Mesías
García Burgos Nora María
García Realpe Guillermo
García Romero Teresita
García Zuccardi Andrés Felipe
Gnecco Zuleta José Alfredo
Gómez Martínez Ana Mercedes
Guerra de la Espriella María del Rosario
Holguín Moreno Paola Andrea
López Hernández Claudia Nayibe
Macías Tovar Ernesto
Martínez Aristizábal Maritza
Martínez Rosales Rosmery
Mejía Carlos Felipe
Merheg Marún Juan Samy
Mora Jaramillo Manuel Guillermo
Navarro Wolff Antonio José
Pestana Rojas Yamina del Carmen
Prieto Riveros Jorge Eliéser
Pulgar Daza Eduardo Enrique
Ramos Maya Alfredo

Rangel Suárez Alfredo
Rodríguez Rengifo Roosevelt
Sierra Grajales Luis Emilio
Soto Jaramillo Carlos Enrique
Suárez Mira Olga Lucía
Tovar Rey Nohora Stella
Uribe Vélez Álvaro
Varón Cotrino Germán
Villadiego Sandra Elena
28. X. 2014

Votación nominal al impedimento presentado por el honorable Senador Milton Arlex Rodríguez Sarmiento al Proyecto de Acto Legislativo número 22 de 2014 Senado

por el cual se reforma el artículo 221 de la Constitución Política de Colombia.

Honorables Senadores

Por el No

Celis Carrillo Bernabé
Cepeda Castro Iván
Enríquez Maya Carlos Eduardo
Gerlén Echeverría Roberto Víctor
Guerra de la Espriella Antonio del Cristo
Morales Hoyos Viviane Aleyda
Name Cardozo José David
Robledo Castillo Jorge Enrique
Serpa Uribe Horacio
28. X. 2014

En consecuencia, ha sido aceptado el Impedimento del honorable Senador Milton Arlex Rodríguez Sarmiento, al Proyecto de Acto Legislativo número 22 de 2014 Senado.

Impedimento

(aprobado)

Solicito se me declare impedido para discutir y votar el Proyecto de Acto Legislativo número 22 de 2014 Senado, porque tengo un pariente en tercer grado de consanguinidad en alto rango en las fuerzas Militares.

Milton Arlex Rodríguez Sarmiento

28. X. 2014

La Presidencia indica a la Secretaría continuar con el siguiente Impedimento.

Por Secretaría se da lectura al Impedimento presentado por el honorable Senador Luis Evelis Andrade Casamá, al Proyecto de Acto Legislativo número 22 de 2014 Senado, quien deja constancia de su retiro del recinto.

La Presidencia somete a consideración de la Plenaria el Impedimento presentado por el honorable Senador Luis Evelis Andrade Casamá, al Proyecto de Acto Legislativo número 22 de 2014 Senado y, cerrada su discusión abre la votación, e indica a la Secretaría abrir el registro electrónico para proceder en forma nominal.

La Presidencia cierra la votación, e indica a la Secretaría cerrar el registro electrónico e informar el resultado de la votación.

Por Secretaría se informa el siguiente resultado:

Por el Sí: 47

Por el No: 8

Total: 55 votos

Votación nominal al impedimento presentado por el honorable Senador Luis Évelis Andrade Casamá al Proyecto de Acto Legislativo número 22 de 2014 Senado

por el cual se reforma el artículo 221 de la Constitución Política de Colombia.

Honorables Senadores

Por el Sí

Aguilar Hurtado Nerthink Mauricio
Andrade Serrano Hernán Francisco
Araújo Rumié Fernando Nicolás
Avirama Avirama Marco Aníbal
Blél Scaff Nadia Georgette
Bustamante García Éverth
Cabralles Castillo Daniel Alberto
Castañeda Serrano Orlando
Castilla Salazar Jesús Alberto
Celis Carrillo Bernabé
Cepeda Sarabia Efraín José
Chamorro Cruz William Jimmy
Char Chaljub Arturo
Correa Jiménez Antonio José
Corzo Román Juan Manuel
Delgado Martínez Javier Mauricio
Delgado Ruiz Édinson
Elías Vidal Bernardo Miguel
Enríquez Maya Carlos Eduardo
Duque Márquez Iván
García Burgos Nora María
García Romero Teresita
García Zuccardi Andrés Felipe
Gaviria Vélez José Obdulio
Gómez Martínez Ana Mercedes
Guerra de la Espriella María del Rosario
Holguín Moreno Paola Andrea
López Hernández Claudia Nayibe
Macías Tovar Ernesto
Martínez Aristizábal Maritza
Mejía Mejía Carlos Felipe
Merheg Marún Juan Samy
Mora Jaramillo Manuel Guillermo
Navarro Wolff Antonio José
Pestana Rojas Yamina del Carmen
Prieto Riveros Jorge Eliéser
Prieto Soto Eugenio Enrique
Pulgar Daza Eduardo Enrique

Robledo Castillo Jorge Enrique
Rodríguez Rengifo Roosevelt
Serpa Uribe Horacio
Sierra Grajales Luis Emilio
Soto Jaramillo Carlos Enrique
Suárez Mira Olga Lucía
Uribe Vélez Álvaro
Varón Cotrino Germán
Velasco Chaves Luis Fernando
28. X. 2014

Votación nominal al impedimento presentado por el honorable Senador Luis Évelis Andrade Casamá al Proyecto de Acto Legislativo número 22 de 2014 Senado

por el cual se reforma el artículo 221 de la Constitución Política de Colombia.

Honorables Senadores

Por el No

Barreras Montealegre Roy Leonardo
Cabrera Báez Ángel Custodio
Enríquez Rosero Manuel Mesías
Gerlén Echeverría Roberto Víctor
Gnecco Zuleta José Alfredo
Guerra de la Espriella Antonio del Cristo
Name Cardozo José David
Villadiego Villadiego Sandra Elena
28. X. 2014

En consecuencia, ha sido aceptado el Impedimento del honorable Senador Luis Evelis Andrade Casamá, al Proyecto de Acto Legislativo número 22 de 2014 Senado.

Impedimento
(negado)

Solicito a la Plenaria aceptar mi impedimento para participar en la discusión y votación del Proyecto de Acto Legislativo número 22 de 2014 Senado “Fuero Penal Militar”, por tener un familiar en segundo grado de consanguinidad en las Fuerzas Militares.

Luis Évelis Andrade Casamá

28. X. 2014

La Presidencia indica a la Secretaría continuar con el siguiente Impedimento.

Por Secretaría se da lectura al Impedimento presentado por el honorable Senador Carlos Fernando Galán Pachón, al Proyecto de Acto Legislativo número 22 de 2014 Senado, quien deja constancia de su retiro del recinto.

La Presidencia somete a consideración de la Plenaria el Impedimento presentado por el honorable Senador Carlos Fernando Galán Pachón, al Proyecto de Acto Legislativo número 22 de 2014 Senado y, cerrada su discusión abre la votación, e indica a la Secretaría abrir el registro electrónico para proceder en forma nominal.

La Presidencia cierra la votación, e indica a la Secretaría cerrar el registro electrónico e informar el resultado de la votación.

Por Secretaría se informa el siguiente resultado:

Por el Sí: 46

Por el No: 8

Total: 54 votos

Votación nominal al impedimento presentado por el honorable Senador Carlos Fernando Galán Pachón al Proyecto de Acto Legislativo número 22 de 2014 Senado

por el cual se reforma el artículo 221 de la Constitución Política de Colombia.

Honorables Senadores

Por el Sí

Aguilar Hurtado Nerthink Mauricio
Araújo Rumié Fernando Nicolás
Avirama Avirama Marco Aníbal
Blél Scaff Nadia Georgette
Bustamante García Éverth
Cabrera Báez Ángel Custodio
Castañeda Serrano Orlando
Celis Carrillo Bernabé
Cepeda Sarabia Efraín José
Chamorro Cruz William Jimmy
Char Chaljub Arturo
Correa Borrero Susana
Correa Jiménez Antonio José
Cristo Bustos Andrés
Delgado Ruiz Édinson
Elías Vidal Bernardo Miguel
García Burgos Nora María
García Realpe Guillermo
García Romero Teresita
García Zuccardi Andrés Felipe
Gaviria Vélez José Obdulio
Gnecco Zuleta José Alfredo
Gómez Jiménez Juan Diego
Gómez Martínez Ana Mercedes
Guerra de la Espriella María del Rosario
Henríquez Pinedo Honorio Miguel
Holguín Moreno Paola Andrea
López Hernández Claudia Nayibe
Martínez Aristizábal Maritza
Mejía Mejía Carlos Felipe
Mora Jaramillo Manuel Guillermo
Navarro Wolff Antonio José
Pestana Rojas Yamina del Carmen
Prieto Riveros Jorge Eliéser
Prieto Soto Eugenio Enrique

Ramos Maya Alfredo
Rangel Suárez Alfredo
Restrepo Escobar Juan Carlos
Robledo Castillo Jorge Enrique
Rodríguez Rengifo Roosvelt
Serpa Uribe Horacio
Soto Jaramillo Carlos Enrique
Tovar Rey Nohora Stella
Uribe Vélez Álvaro
Varón Cotrino Germán
Vega Quiroz Doris Clemencia
28. X. 2014

Votación nominal al impedimento presentado por el honorable Senador Carlos Fernando Galán Pachón al Proyecto de Acto Legislativo número 22 de 2014 Senado

por el cual se reforma el artículo 221 de la Constitución Política de Colombia.

Honorables Senadores

Por el No

Andrade Serrano Hernán Francisco
Castilla Salazar Jesús Alberto
Cepeda Castro Iván
Delgado Martínez Javier Mauricio
Enríquez Rosero Manuel Mesías
Guerra de la Espriella Antonio del Cristo
Merheg Marún Juan Samy
Name Cardozo José David
28. X. 2014

En consecuencia, ha sido aprobado el Impedimento presentado por el honorable Senador Carlos Fernando Galán Pachón, al Proyecto de Acto Legislativo número 22 de 2014 Senado.

Bogotá, D.C., octubre 28 de 2014

Honorable Senador
JOSÉ DAVID NAME CARDOZO
Presidente
Senado de la República
Ciudad

Ref: Impedimento.

Respetado Presidente:

En cumplimiento de los artículos 286, 290 y 291 de la Ley 5ª de 1992, solicito el reconocimiento del impedimento para participar en la discusión y votación del Proyecto de Acto Legislativo número 22 de 2014 Senado: "Por el cual se reforma el artículo 221 de la Constitución Política de Colombia", lo cual genera un conflicto de intereses, dado que tengo un familiar en cuarto grado de consanguinidad que actualmente es Coronel del Ejército.

Adicionalmente, me constituí como parte civil dentro del proceso por el delito de lesa humanidad en el que presuntamente participaron miembros de la Fuerza Pública en el homicidio de mi padre.

Cordialmente,


CARLOS FERNANDO GALÁN PACHÓN
Senador de la República

APROBADO
28 OCT. 2014

La Presidencia indica a la Secretaría continuar con el siguiente impedimento.

Por Secretaría se da lectura al Impedimento presentado por el honorable Senador Juan Manuel Galán Pachón, al Proyecto de Acto Legislativo número 22 de 2014 Senado, quien deja constancia de su retiro del recinto.

La Presidencia somete a consideración de la Plenaria el Impedimento presentado por el honorable Senador Juan Manuel Galán Pachón, al Proyecto de Acto Legislativo número 22 de 2014 Senado y, cerrada su discusión abre la votación, e indica a la Secretaría abrir el registro electrónico para proceder en forma nominal.

La Presidencia cierra la votación, e indica a la Secretaría cerrar el registro electrónico e informar el resultado de la votación.

Por Secretaría se informa el siguiente resultado:

Por el Sí: 54

Por el No: 6

Total: 60 votos

Votación nominal al impedimento presentado por el honorable Senador Juan Manuel Galán Pachón al Proyecto de Acto Legislativo número 22 de 2014 Senado

por el cual se reforma el artículo 221 de la Constitución Política de Colombia.

Honorables Senadores

Por el Sí

Aguilar Hurtado Nerthink Mauricio
Amín Escaf Miguel
Amín Hernández Jaime Alejandro
Andrade Serrano Hernán Francisco
Araújo Rumié Fernando Nicolás
Avirama Avirama Marco Aníbal
Barreras Montealegre Roy Leonardo
Blél Scaff Nadia Georgette
Bustamante García Éverth
Cabralles Castillo Daniel Alberto
Cabrera Báez Ángel Custodio
Castañeda Serrano Orlando
Castilla Salazar Jesús Alberto
Celis Carrillo Bernabé
Cepeda Castro Iván
Cepeda Sarabia Efraín José
Chamorro Cruz William Jimmy
Char Chaljub Arturo
Correa Borrero Susana
Delgado Martínez Javier Mauricio
Elías Vidal Bernardo Miguel
Enríquez Maya Carlos Eduardo
García Burgos Nora María
García Realpe Guillermo

García Romero Teresita
García Zuccardi Andrés Felipe
Gaviria Vélez José Obdulio
Gerlén Echeverría Roberto Víctor
Gnecco Zuleta José Alfredo
Gómez Jiménez Juan Diego
Gómez Martínez Ana Mercedes
Guerra de la Espriella María del Rosario
Henríquez Pinedo Honorio Miguel
Holguín Moreno Paola Andrea
López Hernández Claudia Nayibe
Martínez Aristizábal Maritza
Mejía Mejía Carlos Felipe
Mora Jaramillo Manuel Guillermo
Navarro Wolff Antonio José
Osorio Salgado Nidia Marcela
Ospina Gómez Jorge Iván
Paredes Aguirre Myriam Alicia
Pestana Rojas Yamina del Carmen
Prieto Riveros Jorge Eliéser
Prieto Soto Eugenio Enrique
Rangel Suárez Alfredo
Restrepo Escobar Juan Carlos
Robledo Castillo Jorge Enrique
Rodríguez Rengifo Roosvelt
Serpa Uribe Horacio
Soto Jaramillo Carlos Enrique
Tovar Rey Nohora Stella
Uribe Vélez Álvaro
Vega Quiroz Doris Clemencia
28. X. 2014

Votación nominal al impedimento presentado por el honorable Senador Juan Manuel Galán Pachón al Proyecto de Acto Legislativo número 22 de 2014 Senado

por el cual se reforma el artículo 221 de la Constitución Política de Colombia.

Honorables Senadores

Por el No

Corzo Román Juan Manuel
Enríquez Rosero Manuel Mesías
Merheg Marún Juan Samy
Name Cardozo José David
Velasco Chaves Luis Fernando
Villadiego Villadiego Sandra Elena
28. X. 2014

En consecuencia, ha sido aprobado el Impedimento presentado por el honorable Senador Juan Manuel Galán Pachón, al Proyecto de Acto Legislativo número 22 de 2014 Senado.

Bogotá, D.C., octubre 28 de 2014



Honorable Senador
JOSÉ DAVID NAME CARDOZO
 Presidente
 Senado de la República
 Ciudad

Ref: Impedimento.

Respetado Presidente:

En cumplimiento de los artículos 286, 290 y 291 de la Ley 5ª de 1992, solicito el reconocimiento del impedimento para participar en la discusión y votación del **Proyecto de Acto Legislativo número 22 de 2014 Senado: "Por el cual se reforma el artículo 221 de la Constitución Política de Colombia"**, lo cual genera un conflicto de intereses, dado que tengo un familiar en cuarto grado de consanguinidad que actualmente es Coronel del Ejército.

Adicionalmente, me constituí como parte civil dentro del proceso por el delito de lesa humanidad en el que presuntamente participaron miembros de la Fuerza Pública en el homicidio de mi padre.

Cordialmente,



JUAN MANUEL GALÁN PACHÓN
 Senador de la República



La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador ponente, Manuel Mesías Enríquez Rosero.

Palabras del honorable Senador Manuel Mesías Enríquez Rosero.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra el honorable Senador Manuel Mesías Enríquez Rosero:

Muchas gracias señor Presidente, yo le quiero rogar a usted y proponer a su vez, que se nombre una Comisión Accidental del seno de la Plenaria, para que estudiemos juiciosamente este tema, al paso que vamos, nos vamos a quedar sin quórum aquí, porque el que tenga un familiar de la Policía, del Ejército, de la Fuerza Pública, se va a declarar impedido, se lo estamos aceptando, cuando aquí hemos dicho claramente, lo que busca el fuero militar, no es garantizarlo en su impunidad, no es darle una justicia especial, lo menos benigna la investigación y tampoco si hoy no están investigados, si hoy no tienen ningún proceso, porque bueno, una cosa puede ser el caso de la Senadora Thania Vega que habría a mi juicio, no habría lugar al impedimento, pero, en gracia de discusión, ese sería el único caso que yo veo que merecería alguna consideración.

De tal manera para que tengamos más claridad en esto, que estudiemos detenidamente y mañana traigamos un informe, porque repito, nos vamos a quedar sin quórum, Presidente.

La Presidencia indica a la Secretaría continuar con el siguiente Impedimento.

Por Secretaría se da lectura al Impedimento presentado por el honorable Senador Bernabé Celis Carrillo, al Proyecto de Acto Legislativo número 22 de 2014 Senado, quien deja constancia de su retiro del recinto.

La Presidencia somete a consideración de la Plenaria el Impedimento presentado por el honorable

Senador Bernabé Celis Carrillo, al Proyecto de Acto Legislativo número 22 de 2014 Senado y, cerrada su discusión abre la votación, e indica a la Secretaría abrir el registro electrónico para proceder en forma nominal.

La Presidencia cierra la votación, e indica a la Secretaría cerrar el registro electrónico e informar el resultado de la votación.

Por Secretaría se informa el siguiente resultado:

Por el Sí: 21

Por el No: 35

Total: 56 votos

Votación nominal al impedimento presentado por el honorable Senador Bernabé Celis Carrillo al Proyecto de Acto Legislativo número 22 de 2014 Senado

por el cual se reforma el artículo 221 de la Constitución Política de Colombia.

Honorables Senadores

Por el Sí

Amín Hernández Jaime Alejandro
 Araújo Rumié Fernando Nicolás
 Avirama Avirama Marco Aníbal
 Bustamante García Éverth
 Castañeda Serrano Orlando
 Castilla Salazar Jesús Alberto
 Cepeda Castro Iván
 Correa Borrero Susana
 Gómez Martínez Ana Mercedes
 Holguín Moreno Paola Andrea
 López Hernández Claudia Nayibe
 Martínez Aristizábal Maritza
 Martínez Rosales Rosmery
 Navarro Wolff Antonio José
 Prieto Riveros Jorge Eliéser
 Rangel Suárez Alfredo
 Restrepo Escobar Juan Carlos
 Robledo Castillo Jorge Enrique
 Rodríguez Rengifo Roosvelt
 Tovar Rey Nohora Stella
 Uribe Vélez Álvaro
 28. X. 2014

Votación nominal al impedimento presentado por el honorable Senador Bernabé Celis Carrillo al Proyecto de Acto Legislativo número 22 de 2014 Senado

por el cual se reforma el artículo 221 de la Constitución Política de Colombia.

Honorables Senadores

Por el No

Acuña Díaz Laureano Augusto
 Aguilar Hurtado Nerthink Mauricio
 Andrade Serrano Hernán Francisco
 Blel Scaff Nadia Georgette

Cabrera Báez Ángel Custodio
 Cepeda Sarabia Efraín José
 Chamorro Cruz William Jimmy
 Corzo Román Juan Manuel
 Delgado Martínez Javier Mauricio
 Elías Vidal Bernardo Miguel
 Enríquez Maya Carlos Eduardo
 Enríquez Rosero Manuel Mesías
 García Burgos Nora María
 García Romero Teresita
 García Zuccardi Andrés Felipe
 Gaviria Vélez José Obdulio
 Gerlén Echeverría Roberto Víctor
 Gnecco Zuleta José Alfredo
 Gómez Jiménez Juan Diego
 Guerra de la Espriella Antonio del Cristo
 Guerra de la Espriella María del Rosario
 Merheg Marín Juan Samy
 Mora Jaramillo Manuel Guillermo
 Motoa Solarte Carlos Fernando
 Name Cardozo José David
 Osorio Salgado Nidia Marcela
 Paredes Aguirre Myriam Alicia
 Pestana Rojas Yamina del Carmen
 Prieto Soto Eugenio Enrique
 Serpa Uribe Horacio
 Soto Jaramillo Carlos Enrique
 Varón Cotrino Germán
 Vega Quiroz Doris Clemencia
 Velasco Chaves Luis Fernando
 Villadiego Villadiego Sandra Elena
 28. X. 2014

En consecuencia, ha sido negado el Impedimento presentado por el honorable Senador Bernabé Celis Carrillo, al Proyecto de Acto Legislativo número 22 de 2014 Senado.

Bogotá, 28 de Octubre de 2014

Señor
 PRESIDENTE
 SENADO DE LA REPÚBLICA
 E. S. D.

Ref: Impedimento proyecto de acto legislativo No. 22 de 2014 Senado "por el cual se reforma el artículo 221 de la Constitución Política de Colombia"

SOLICITO A LA PLENARIA ACEPTAR MI IMPEDIMENTO PARA PARTICIPAR EN LA DISCUSIÓN Y VOTACIÓN DEL PAL. N.18 DE 2014 ACUMULADO CON LOS PROYECTOS DE ACTO LEGISLATIVO NO. 22 DE 2014 SENADO "POR EL CUAL SE REFORMA EL ARTÍCULO 221 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA", POR TENER TRES FAMILIARES EN LAS FUERZAS MILITARES.

CORDIALMENTE,

BERNABÉ CELIS CARRILLO
 Senador de la República

NEGADO
 28 OCT. 2014

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador William Jimmy Chamorro Cruz.

Palabras del honorable Senador William Jimmy Chamorro Cruz.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra el honorable Senador William Jimmy Chamorro Cruz:

Muchas gracias Presidente, voy a ser muy puntual a nombre del Partido de la U, manifestamos nuestro respaldo a este Proyecto de Acto Legislativo, el Senador Ponente ha sido muy claro en el tema, pero quisiera puntualizar algunos aspectos muy concretos. Respal damos esta iniciativa por varias razones:

Primero cuando hablamos a cerca de actos del servicio, señor Senador Manuel Enríquez, tal como usted lo argumento muy bien, hay que considerar que el juez natural debe ser alguien que conozca propiamente lo que signifique y representa el acto de servicio. Una cosa es instruir, investigar, juzgar y tomar una decisión bien sea condenatoria o absolutoria frente a un eventual delito dentro lo que compete a la audición ordinaria; otra cosa muy distinta es aquella acusación que pensaría sobre un acto que se comete en pleno campo de combate, pleno campo de batalla, y en eso necesitamos jueces que conozcan el tema no solamente de lo que compete la normatividad penal si no el tema concreto de lo que se lleva a cabo en el campo de batalla. Y pensamos que desde ese punto de vista la justicia daría un paso muy favorable en aras a las que compete todo el proceso que llevaría a la toma de decisión por parte del Juez y, por eso apoyamos esta iniciativa del Gobierno, respaldada por varios Congresistas y sustentada por usted señor Manuel Enrique, Senador.

En segundo lugar, aquí no se puede argumentar tal como aquí se ha dicho que esto es un acto que conllevaría a un favorecimiento y a un acto que llevaría a impugnar por el contrario, lo que se está buscando es fortalecer todo el procedimiento en aras a que brille la justicia para quien está siendo acusado, o sea, tanto para la víctima como para el victimario.

No es de manera alguna compatible la Comisión de Delitos, por ejemplo de Lesa Humanidad o de genocidio con los actos propios del servicio, pero yo le añadiría algo más Senador Enríquez, y es que en las Normas Consuetudinarias Derecho Internacional Humanitario, obedecer a un superior, por ejemplo militar, en obedecerlo frente a la comisión de un delito de lesa humanidad, no exime de ninguna manera la responsabilidad de quien lo ejecuta, o sea, una orden para cometer un delito de lesa humanidad no obedece a lo que corresponde propiamente al servicio, a un acto de servicio, o sea, la obediencia de vida jamás podrá justificarse como factor atenuante ante un juez, para quien obedezca supuestamente un delito de ese tipo.

Por lo tanto cualquiera que cometa un delito de lesa humanidad, deberá comparecer ante la justicia ordinaria, y no ante la justicia penal militar, en eso es absolutamente clara la norma y este Proyecto de Acto Legislativo así lo contempla; igual podemos

hablar por ejemplo frente a delitos de genocidio. Creo que es una ponencia seria la que ha presentado el Senador Enríquez, porque va encaminado hacia el respeto de las normas del Derecho Internacional Humanitario.

Y finalmente, porque en esto creo que es clara la decisión que estamos tomando de apoyar desde el Partido de la U esta iniciativa, aquí siempre ha debido considerarse algo, el órgano del cierre no puede ser otro, sino aquel el cual Institucionalmente está establecido, que es la Corte Suprema de Justicia, o sea, se están dando las plenas y totales garantías para quien recurra a la justicia; en este caso deberá ir a la justicia penal militar, aquellos actos que se comentan por fuera de la ley, pero dentro del servicio, pero en todo caso, el órgano de cierre siempre será y deberá serlo la Corte Suprema de Justicia a través de la Sala de Casación Penal de dicho Tribunal.

Por lo demás, ya los detalles procedimentales, ya son propios del articulado y concretamente de la ley, que se desarrolla y aquella que se desarrollará a partir de la entrada en vigencia de este Acto Legislativo, el cual aspiramos que surta todo su trámite correspondiente, las dos vueltas y para mediados del año entrante pueda formar parte de nuestra Constitución.

Finalizo como terminé señor Presidente, manifestando el respaldo del Partido de la U a esta iniciativa gubernamental. Con esto se demuestra el compromiso que tiene el señor Presidente de la República con el fortalecimiento de la Fuerza Pública, el respaldo del señor Presidente Santos, del señor Ministro de Defensa, del Gobierno Nacional, con rodear a las Fuerzas Militares de las plenas garantías procesales, ojo, no mecanismos, jamás de favorecimiento, esto no es una prebenda, no es un favorecimiento mucho menos un acto que pueda conllevar a impunidad; pero esto es una necesidad que tiene la Fuerza Pública y más que la Fuerza Pública, que estamos pidiendo y exigiendo, estoy absolutamente seguro, la inmensa mayoría de los colombianos, para que esto finalmente sea Norma Constitucional. Muchas gracias señor Presidente.

La Secretaría da lectura al Informe de la Comisión de Acreditación, para la elección de la Dirección Administrativa del honorable Senado de la República.

Sí señor Presidente, ha llegado a Secretaría el Informe de la Comisión de Administración de la Corporación y el acta correspondiente a la sesión de hoy que había sido debidamente convocada, mediante la cual se postula ante la Plenaria del Senado para acto eleccionario del 4 de octubre, de conformidad con la convocatoria pública realizada en su oportunidad a los doctores Astrid Salamanca Rahin, identificada con cédula de ciudadanía número 66881897 y de profesión abogada. Wílmer Forero Girón, identificado con cédula de ciudadanía número 94365047 y de profesión Contador Público, William Balderrama Hoyos, identificado con cédula de

ciudadanía número 7486969 y de profesión Contador Público.

Y está suscrita en original por el Presidente de la Corporación José David Name Cardozo, los integrantes de la Comisión de Administración, de acuerdo con la Ley 5ª los Senadores Eduardo Enrique Pulgar Daza, Luis Emilio Sierra Grajales, Honorio Miguel Enríquez Pinedo y lo firma el Secretario Ad hoc el doctor Saúl Cruz Bonilla Subsecretario General de la Corporación; con este procedimiento queda cumplido el requisito de anuncio público de la correspondiente terna, para que la Plenaria del Senado proceda a elegir el próximo martes 4 de noviembre, en Sesión Plenaria, quien ha de ser la Directora o Director Administrativo del Senado de la República. Hecho el anuncio correspondiente, señor Presidente.

COMISIÓN DE ADMINISTRACIÓN

ACTA NÚMERO 01

Siendo las 2:00 p. m. del día martes 28 de octubre de 2014, en el Salón Protocolario de la honorable Presidencia del Senado, se reunió la Comisión de Administración:

ASISTENCIA

José David Name Cardozo

Presidente

Eduardo Enrique Pulgar Daza

Honorable Senador

Luis Emilio Sierra Grajales

Honorable Senador

Honorio Miguel Henríquez Pinedo

Honorable Senador

Jaime Enrique Durán Barrera

Honorable Senador

Saúl Cruz Bonilla

Subsecretario General

ORDEN DEL DÍA

1. Verificación del quórum.
2. Designación del Secretario de la Comisión de Administración.
3. Revisión de informe de la Comisión de Acreditación Documental del Senado de la República, donde se realizó el estudio de las hojas de vida de los inscritos al cargo de director general del Senado de la República.
4. Designación de terna para el cargo de Director General del Senado de la República.
5. Propositiones y varios.

1. El doctor José David Name Cardozo, en su condición de Presidente de la Comisión de Administración, procede a verificar el quórum y constata que están presentes los Senadores Eduardo Enrique Pulgar, Honorio Miguel Enríquez, Luis

Emilio Sierra Grajales y Jaime Enrique Durán Barrera, miembros de la Comisión de Administración.

2. Verificado el quórum, se procede a designar como Secretario de la Comisión ad hoc al señor Saúl Cruz Bonilla, quien desempeña el cargo de Subsecretario General del Senado, propuesta que es aceptada por todos los miembros de la comisión.

3. El Presidente de la Comisión, Senador José David Name Cardozo, pone en conocimiento a los miembros de la comisión del informe de la Comisión de Acreditación Documental del Senado de la República, en donde se realizó el estudio de las hojas de vida de los inscritos al cargo de Director General del Senado de la República, según convocatoria realizada por la Presidencia del Senado de la República. Dentro del mismo se establece que se inscribieron 12 personas al cargo de director general del Senado de la República.

Una vez realizado el análisis de los soportes documentales de las hojas de vida de los aspirantes por parte de la Comisión de Acreditación, esta verificó el cumplimiento a cabalidad de los requisitos legales y reglamentarios exigidos para el ejercicio de dicho cargo de los aspirantes que se relacionan a continuación:

Astrid Salamanca Rahin, identificada con cédula de ciudadanía número 66881897 y de profesión Abogada.

Fabio Eliécer Macea Acuña, identificado con cédula de ciudadanía número 19394542 y de profesión Abogado.

Wilmer Forero Girón, identificado con cédula de ciudadanía número 94365047 y de profesión Contador Público.

William Valderrama Hoyos, identificado con la cédula de ciudadanía número 7486969 y de profesión Contador Público.

4. La comisión de administración procedió a realizar el análisis a cada una de las hojas de vida de los aspirantes al cargo de director general del Senado de la República relacionados en el punto anterior y procedió a deliberar en torno a la conformación de la terna que será puesta a consideración para votación en Plenaria del Senado de la República, estableciéndose como resultado de tal deliberación la conformación de la siguiente terna:

Astrid Salamanca Rahin, identificada con cédula de ciudadanía número 66881897 y de profesión Abogada.

Wilmer Forero Girón, identificado con cédula de ciudadanía número 94365047 y de profesión Contador Público.

William Valderrama Hoyos, identificado con la cédula de ciudadanía número 7486969 y de profesión Contador Público.

Proposiciones:

No se tiene asunto por tratar.

La presente acta, una vez leída se firma por quienes intervinieron.

JOSE DAVID NAME CARDOZO
Presidente

EDUARDO ENRIQUE PULGAR DAZA
Senador de la República

LUIS EMILIO SIERRA GRAJALES
Senador de la República

HONORIO MIGUEL HENRIQUEZ PINEDO
Senador de la República

JAIME ENRIQUE DURAN BARRERA
Senador de la República

SAUL CRUZ BONILLA
Secretario Ad-Hoc

Bogotá, D. C., 22 de octubre de 2014

Doctores

EDUARDO ENRIQUE PULGAR DAZA
HONORIO MIGUEL ENRÍQUEZ PINEDO
LUIS EMILIO SIERRA GRAJALES
JAIME ENRIQUE DURÁN BARRERA

Miembros Comisión de Administración
Senado de la República

Ciudad

Respetados Senadores:

Comedidamente me permito convocarlos a reunión de Comisión, para el día martes 28 de octubre de 2014 a partir de las 2:30 p. m., en el salón de Protocolo de la Presidencia del Senado de la República:

Puntos a tratar:

1. Designación Secretario ad hoc de la Comisión.
2. Escogencia terna para el cargo de Director General del Senado de la República.

JOSE DAVID NAME CARDOZO
Presidente

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador Armando Alberto Benedetti Villaneda.

Palabras del honorable Senador Armando Albero Benedetti Villaneda.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra el honorable Senador Armando Alberto Benedetti Villaneda:

Gracias Presidente. Presidente, aquí hablaron de una decisión de Bancada en la cual, pues hasta donde yo sé no es así, pero no voy a molestar a ningún compañero ni mucho menos, el doctor Manuel Enríquez Rosero, ponente del proyecto y del Partido de la U, saben mi posición, porque yo voté de forma negativa este proyecto de acto legislativo y así lo haré en la Plenaria Presidente, por solamente tres puntos que no le voy a quitar más de tres minutos Presidente.

La primera es que, en la redacción de ese artículo único que hay, porque el otro es el de la vigencia, dice

que en ningún caso la Justicia Penal Militar conocerá entre varios delitos de ejecución extrajudicial. La ejecución extrajudicial como tal, Presidente, no aparece dentro del ordenamiento jurídico ni en ningún código y, por lo tanto, yo entiendo la buena voluntad de los ponentes y del gobierno; y del proyecto de poner que ejecución extrajudicial tiene que ver con los falsos positivos. Pero como aquí no importa mucho lo que tenga o poco tenga que ver o se quiera ver; a mí no me gusta que los falsos positivos puedan quedar en el aire en algún momento, Presidente.

En segundo punto, es que según la Sentencia 533 de 2008 y la 878 de 2000 hablan de que nunca la Justicia Penal Militar podrá conocer sobre infracciones al Derecho Internacional Humanitario, repito, la Justicia Penal Militar no puede tener jurisdicción sobre las infracciones del Derecho Internacional Humanitario y aquí las están poniendo también, Presidente, y esa es la segunda razón por la cual voy a votar negativo.

Y la última, que es en el último párrafo si no estoy mal, en el transitorio, habla de que entonces se hará un revisión de los procesos que estén actualmente para ver si siguen a la Justicia Ordinaria o serán entonces para la nueva Justicia Penal Militar; eso tampoco me gusta y es de pronto de las cosas que no me gustan o las que más no me gustan, es que entonces va a entrar alguien a determinar cuáles de esos procesos está la Justicia Ordinaria para sacarlos de ahí y llevarlos al Penal Militar.

Solamente con esa premisa yo entonces, señor Presidente, por eso y por las otras dos razones expuestas no acompañaré positivamente el Proyecto del Fuero Penal Militar. Muchas gracias señor Presidente, por haberme dado el uso de la palabra.

Con la venia de la Presidencia y del orador, interpela el honorable Senador Iván Cepeda Castro:

Gracias Presidente. Esta intervención es la intervención que hace el Polo Democrático Alternativo para fijar su posición ante este proyecto de reforma constitucional. Lo primero que quisiera decir tiene que ver con dos consideraciones de carácter... (Sin sonido).

Decía señor Presidente que aquí hay dos consideraciones de carácter general que quisiéramos hacer en esta discusión antes de abordar el contenido de este acto legislativo.

La primera es una pregunta al Gobierno, y que tiene que ver con una práctica que se está convirtiendo ya en consuetudinaria con relación a lo que estamos viendo en el debate parlamentario por una parte y por otra en la Mesa de Conversaciones de La Habana (Cuba), el Gobierno viene presentando una serie de iniciativas que rompen con la posibilidad que los acuerdos de La Habana se conviertan en realidad; hay un acuerdo en materia de desarrollo o reforma rural integral, y sabemos que el Gobierno presenta como lo hemos dicho aquí ya un proyecto de ley tendiente a legalizar las tierras baldías que han sido objeto de transacciones fraudulentas y de acumulación, lo cual

sería un grave obstáculo para que el fondo de tierras que plantea el acuerdo de La Habana sea realidad.

En el acuerdo segundo que se llega en la mesa de conversaciones se habla de distintos mecanismos para robustecer una apertura democrática y el Gobierno presenta un proyecto de equilibrio de poderes que podría significar hacer inviable ese acuerdo. Y aquí estamos discutiendo ahora un proyecto de ley que puede generar sin lugar a dudas impunidad y que se adelanta cualquier modelo de justicia transicional al cual se pueda también llegar como acuerdo de paz.

Entonces es obvia la pregunta, cuál es el sentido de esa agenda legislativa y no quisiéramos pensar nosotros que aquí hay una especie de estrategia para limitar el sentido de los acuerdos de paz. Porque y esta es la segunda consideración general, nosotros no nos oponemos a que haya un marco jurídico de transición en materia jurídica y de justicia con relación a las Fuerzas Militares y de Policía, pero no que se haga pasar este acto legislativo como una acción ilícita para modernizar la Justicia Penal Militar, cuando en realidad lo que se busca es garantizar –repito– medidas de impunidad.

Más bien y esto lo dijimos esta mañana, en una reunión que sostuvimos con el señor Todd Howland, el encargado de la oficina del Alto Comisionado de los Derechos Humanos de las Naciones Unidas aquí en Colombia, lo que procedería es que se discuta de manera abierta y franca cuáles son esas medidas, cuáles son esos mecanismos que se proponen para un eventual proceso en el cual hay un tratamiento en materia de justicia transicional para miembros de la Fuerza Pública eventualmente involucrados en violaciones de derechos humanos. Y hacer una discusión franca y no encubierta sobre estos asuntos; porque esto desdice realmente del propósito de buscar una salida con respeto a los derechos de las víctimas y este es un proyecto de ley, perdón, es un acto de reforma constitucional que busca efectivamente lesionar gravemente los derechos a la verdad, a la justicia y la reparación, a las garantías de no repetición de las víctimas de graves violaciones de derechos humanos en Colombia.

No es cierto que este sea un proyecto de ley, perdón, repito, una reforma constitucional que va a dejar intactos esos derechos, y ya aquí se han comenzado a anunciar los motivos de esa afirmación. Tanto las jurisprudencias de la Corte Constitucional como las de la sala de casación de la Corte Suprema de Justicia, como los más de 50 pronunciamientos del Sistema Interamericano de Derechos Humanos, de los órganos competentes de las Naciones Unidas en esta materia, como el pronunciamiento que hicieron 12 relatores de Naciones Unidas cuando se presentó esta iniciativa por primera vez. Muestra que ampliar el fuero penal militar y policía en el sentido en el que se plantea es lesionar la normativa internacional y el derecho internacional de los derechos humanos.

Es claro que esta reforma plantea una, un cambio sustancial en esta materia, un cambio que no es cierto que se está dando como dijo el Senador Rosero, en otras partes del continente; lo contrario, en la mayor

parte de los países de Latinoamérica se ha avanzado a que el fuero penal militar no trasgreda los límites en los que se respeta el derecho de las víctimas y también el derecho a la justicia en particular de ellas.

Y es un principio aceptado universalmente que el fuero penal militar y policial no debe ampliarse en el sentido de que queden incluidas graves violaciones de derechos humanos, crímenes de lesa humanidad y crímenes de guerra y genocidio. En este sentido basta examinar, ya el colega Armando Benedetti decía algo en este sentido, el contenido de los límites que plantea el acto legislativo, se dice que en ningún caso la justicia penal militar o policial conocerá de los crímenes de lesa humanidad, primera pregunta, ¿es en nuestro código penal aceptado el concepto de crimen de lesa humanidad?, es apenas hasta hoy que se comienza a través de algún tipo de decisiones de la Fiscalía a aceptar el concepto de crimen de lesa humanidad, pero en Colombia no hay nadie que haya sido condenado hasta hoy, por este tipo de crímenes internacionales.

En segundo lugar, dice que la Justicia Penal Militar o policial no conocerá del delito de genocidio, en Colombia hasta ahora no hay ningún proceso, ni se han reconocido hasta ahora víctimas oficialmente por el crimen de genocidio. Se dice que la Justicia Penal Militar no conocerá de las desapariciones forzadas. Tal vez esta es la una excepción que podría aceptarse en ese parágrafo de este artículo, ni tampoco de ejecuciones extrajudiciales; es claro que en el código penal no existe el tipo de ejecución extrajudicial y que sí existe el tipo de homicidio en persona protegida, y eso implicaría generar una posibilidad para que la mayor parte de investigaciones, que se llevan a cabo por parte de la Unidad de Derechos Humanos de la Fiscalía General de la Nación en las cuales está contenida buena parte, sino la totalidad de investigaciones por los llamados falsos positivos llegue al conocimiento de la justicia Penal Militar.

Según la información que nos ha suministrado la oficina del Representante Alirio Uribe, quién ha adelantado ya varios debates en la Cámara sobre este particular, actualmente en la Fiscalía General de la Nación cursan 3.400 investigaciones a militares que pueden estar implicados en este tipo de situaciones. Esas 3.400 investigaciones cobijan a 5.700 militares que podrían estar implicados en estos hechos; de esos hay 800 que han sido condenados y de esos 800, el 87% y también de las investigaciones que se cursan el 87% de esas investigaciones se dan por homicidio en persona protegida que es figura propia del derecho internacional humanitario.

Lo cual significa que podríamos estar ante la situación de que ese 87% de las investigaciones que se cursan pueda pasar a ser parte de un proceso que no ofrece garantías, para la justicia y para los derechos de las víctimas; el artículo también excluye la violencia sexual, por la violencia hay que decirlo tampoco existe como tipo determinado en el código penal, allí en el código penal y de acuerdo a la reforma que hemos introducido con la Ley 17 y 19 de este año existen otros tipos penales como acceso

carnal violento y otros que podrían ser eventualmente juagados, porque también hay una gran impunidad de esta materia bajo esa especificidad y esa tipología pero no la violencia sexual de manera enérgica.

Se dice no estará incluida en ámbito de la justicia penal militar la postura, pero como veremos eso tampoco podría ser real a la luz de desarrollo que tiene el mismo artículo de que estoy hablando, así que en resumidas cuentas ese parágrafo dice que, cuentas claras, solamente la desaparición forzada sería el único delito realmente excluido de la nueva formulación de la justicia penal militar.

Así estamos ante una especie de estrategia para que en su mayor parte los delitos, los crímenes de lesa humanidad, los crímenes de guerra puedan ser objeto de la justicia penal militar. Y es muy grave que a continuación en la misma formulación del artículo se diga cuando la conducta de los miembros de la fuerza pública en relación con un conflicto armado sea investigada y juzgada por las autoridades judiciales se aplicara siempre el Derecho Internacional Humanitario. Eso significa, en términos claros, que 28 tipos distintos que son los que consagra el Código Penal quedarían casi por de manera automática siendo objeto de la justicia penal militar o policial, y no veo exactamente qué clase delitos como están enunciados los delitos o las infracciones al derecho internacional humanitario en el Código Penal, hay 28.

Primero. Lesiones en personas protegidas, artículo 136.

Tortura en persona protegida, artículo 137.

Actos sexuales violentos en persona protegida, artículo 139.

Prostitución, esclavitud sexual a personas protegidas, utilización de métodos de guerra ilícitos, artículo 142.

Perfidia artículo 143.

Acto de terrorismo realizados con ocasión en desarrollo del conflicto armado, artículo 144.

Actos de barbarie, artículo 145.

Tratos inhumanos y degradantes y experimentos biológicos en persona protegida, artículo 146.

Acto de discriminación racial, artículo 147.

Toma de rehenes, artículo 148.

Detención ilegal y privación del debido proceso, artículo 149.

Constreñimiento a apoyo bélico, artículo 150.

Despojo del campo de batalla, artículo 151.

Omisión de medidas de socorro y asistencia alimentaria, artículo 152.

Obstaculización de para sanitarias y ayudas humanitarias, artículo 153.

Destrucción y apropiación de bienes protegidos, artículo 154.

Destrucción de bienes e instalaciones de carácter sanitario, artículo 155.

Destrucción y utilización ilícita de bienes culturales o lugares de culto, artículo 156.

Ataque contra obras e instalaciones que contiene fuerzas peligrosas, artículo 157.

Represarías, artículo 158.

Deportación, expulsión, traslado de desplazamiento forzado de población civil, artículos 159.

Atentados a la subsistencia y devastación, artículo 160.

Omisión de medidas de protección a la población civil, artículo 161.

Reclutamiento ilícito, artículo 162.

Extracción o contribuciones arbitrarias, 163.

Y, por último destrucción del medio ambiente, artículo 164.

Todas estas conductas quedarían incluidas en el nuevo fuero penal militar o policial, porque serían consideradas contrario a la jurisprudencia nacional e internacional a los principios constitucionales, serían consideradas desde ese punto de vista parte del fuero de los Tribunales Militares. De esta manera entonces, señor Presidente y Senadores y Senadoras, la nueva versión del fuero penal militar es de carácter inconstitucional, en contravía de los principios elementales del Derecho Internacional Humanitario; distorsiona el Derecho Internacional Humanitario; genera un grave atentado contra la independencia de poderes... (Sin sonido).

Dado que, como se sabe, la justicia penal militar y policial hace parte de la estructura del Ministerio de Defensa y, por lo tanto, genera automáticamente la posibilidad de que sea el Poder Ejecutivo y la Rama del Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Defensa, quien se convierta en una estructura de carácter judicial.

En resumidas cuentas, el Proyecto de Reforma Constitucional invita a que se dé al traste con la diferencia de poderes, se amplíe de manera general la competencia de la Justicia Penal Militar, y también se distorsione gravemente el Derecho Internacional Humanitario.

Esto, señor Presidente, es impresentable; el Director de la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos ha pedido ser escuchado por parte del Senado, y si es posible pediría que eso tenga lugar en la noche de hoy; e igualmente quisiera que se escuche en la sesión del día de mañana, si es que nuestro debate continúa, a representantes de organizaciones de víctimas y del movimiento de Derechos Humanos. Por todas estas razones, Presidente, nosotros pedimos que esta votación sea una votación nominal y que se pueda escuchar a las personas de la Oficina del Alto Comisionado y de las organizaciones de Víctimas y de Derechos Humanos, con el fin de tener elementos suficientes para votar esta iniciativa que nosotros como Polo Democrático haremos de manera negativa.

La Presidencia ofrece el uso de la palabra al señor Ministro de Defensa Nacional, doctor Juan Carlos Pinzón Bueno.

Palabras del señor Ministro de Defensa Nacional, doctor Juan Carlos Pinzón Bueno.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra al señor Ministro de Defensa Nacional, doctor Juan Carlos Pinzón Bueno:

Presidente, muchas gracias. Un saludo para usted y todos los Senadores de la República, un gusto estar aquí en esta tarde nuevamente, debatiendo sobre este tema tan importante para el país. Ha sido una prioridad nuestra, desde el primer día de nuestra gestión y ha sido una prioridad apoyada por el Presidente de la República el hecho de trabajar para buscar seguridad jurídica para los miembros de nuestras Fuerzas Militares y de Policía. Cuál vía, a través de decisiones que se han ido tomando en el transcurso de los años, de carácter constitucional de distinto orden, ese fuero que quedó establecido en la Constitución del 91, a través del artículo 221, de una u otra manera se ha ido debilitando, hasta el punto de que no solo en obligaciones de los Derechos Humanos, termina la justicia ordinaria, como es la voluntad de este Gobierno y es la voluntad de todos aquellos quienes han apoyado este tipo de iniciativas, sino también; situaciones que se han presentado en el marco de las operaciones militares y policiales, situaciones que por supuesto preocupan.

Porque lo que ocurre en términos generales es que con la evolución que han venido teniendo nuestras Fuerzas Militares y de Policía, una evolución que es reconocida en el mundo, esta no es una opinión del Ministro de Defensa del momento, es un reconocimiento que hay a nivel internacional, nuestras Fuerzas Armadas hoy son supremamente profesionales y supremamente estrictas en el diseño de las operaciones, hasta el punto de que pocas fuerzas armadas en el mundo acogen los principios del Derecho Internacional Humanitario a la hora de hacer una planificación militar.

Yo quiero recordar qué es el Derecho Internacional Humanitario, de una manera conceptual y práctica, no es otra cosa que una herramienta para proteger a la población civil del uso de la fuerza, o pues de esa despectiva, una obligación a quienes tienen la misión de hacer uso de la fuerza, de restringirla precisamente para proteger la población civil, la vida y los derechos humanos como elemento central.

Eso significa que cada vez que hoy en día se hace una planeación de una operación militar y policial, es necesario tener un proceso de inteligencia que determine de una u otra manera si hay una amenaza latente contra la ciudadanía, si hay una agresión potencial contra un ciudadano, si hay una organización que de una u otra manera dispone de medios armados, explosivos y otro tipo de capacidades para aquietar la tranquilidad del ciudadano. Y es en esa perspectiva que se hace entonces la determinación del uso de la fuerza, pero si eso fuera poco esto obliga además a tener en consideración especial, por ejemplo, si en el marco del uso de la fuerza hay presencia de la población civil y eso entonces incluso restringe la fuerza letal que pueda generar un daño a esa población.

A mí me parece que esto es importante plantearlo, mirarlo de fondo, porque aquí estamos hablando de una evolución de unas Fuerzas Armadas, que no solo han sido efectivas en un escenario complejo y que posiblemente —con toda convicción lo digo— son los mayores aportantes a la paz, con todo respeto, no son quienes hablen de paz hoy a los cuatro vientos quienes no han hecho nada por la paz; quienes han hecho por la paz en Colombia son soldados, policías, que han derramado su sangre, que han entregado su vida y que han venido derrotando las amenazas armadas.

Esta mañana en el sur de Bolívar no más, tropas de nuestras Fuerzas Militares y nuestra Policía Nacional llegaron a un campamento y una organización terrorista—en este caso el ELN—y golpearon de manera efectiva a esa organización, para ser consistentes con la estrategia del Presidente de la República, que no solo goza de tender la mano, ofrecer el diálogo y la sensatez, pero al mismo tiempo aplicar la fuerza de manera decidida a quienes atentan contra la vida, la honra, los derechos del pueblo colombiano.

Estas Fuerzas Armadas han venido precisamente desarrollando su conocimiento, su capacidad y han enfocado su entrenamiento como ninguna otra que yo recuerde, en la protección de los derechos humanos. Lo que quiero recordar es que prácticamente todo depende de su mejor y... la Fuerza Pública hoy recibe la educación de derechos humanos, prácticamente todos los entes de entrenamiento y reentrenamiento tienen pistas que ilustran al miembro de las Fuerzas Militares o de Policías sobre cómo proteger los derechos humanos; me parece que estas son consideraciones que hacen poner en perspectiva y en contexto los tiempos y las realidades de las que estamos hablando.

Ahora, sí es muy compleja para un miembro de nuestras Fuerzas Militares y de Policía toda una actuación, un escenario difícil, enfrentar una situación bien compleja, exponer su vida, en el marco del combate, a las minas antipersonales, al uso de explosivos improvisados, que de una u otra manera son precisamente violatorios de ese Derecho Internacional Humanitario y lo hacen para rescatar secuestrados, para conseguir extorsionistas, para llegarle a una estructura de un grupo terrorista, o de una horda criminal, o una estructura delincuencial organizada. Y lo tienen que hacer, insisto exponiendo su vida; pues bien, una vez se presenta la situación potencialmente como ocurre la mayoría de los casos, resultan exitosos en ese empleo de la fuerza para bien del pueblo colombiano y del servicio de la Patria, resulta que sea una investigación difícil lo cual no es un tema ni extraño, ni ajeno, es deber de cualquier funcionario público, los funcionarios públicos estamos disponibles para ser investigados por parte de la autoridad competente.

Muy bien, esto ocurre entonces en un escenario de justicia ordinaria y cuando está viviendo uno de la Fuerza Pública, resulta que una situación que se presentó en marco de una confrontación, en el marco de Derecho Internacional Humanitario aparecen potencialmente algunos para pretender

que ese individuo que pudo haber caído ahí no era un miembro de una organización delincuencial, y la consecuencia inmediata es que el miembro de la Fuerza Pública termina siendo investigado como si ese hecho hubiese ocurrido en una zona urbana y en un escenario típico donde el marco de los Derechos Humanos es el aplicable, dejando totalmente de lado la potencialidad de haber aplicado el Derecho Internacional Humanitario, precisamente en el marco de una confrontación típica de las realidades que vive Colombia.

Es muy dolorosa la historia de nuestra patria en muchos sentidos, pero hay que ponerle contexto para que no olvidemos aquí cómo se enfrentaron. Las Fuerzas Armadas de Colombia y del pueblo colombiano han enfrentado las organizaciones armadas más poderosas que haya conocido América Latina, no unas comunes y corrientes, las más poderosas financiadas y formando parte de la cadena del narcotráfico, tanto las FARC como el ELN, como las AUC en este momento, como bandas criminales hoy en día, que se encuentran armadas con fusiles, sistemas de defensa aérea, misiles, cohetes, armas no convencionales, artillería artesanal, en fin, eso es lo que ha enfrentado nuestra Fuerza Pública.

Entonces no se puede pretender que pensemos que los escenarios que vive Colombia son los mismos que otras naciones, parte de las Naciones Unidas, en efecto es lo que viven, en esas naciones posiblemente no hay artefactos explosivos improvisados, no hay situaciones de riesgo como las que hablamos, no ocurrieron los secuestros que aquí han ocurrido, no ocurrieron los atentados a municipios que aquí han ocurrido, no ocurrieron las matanzas y masacres que aquí han ocurrido, y en esa perspectiva las Fuerzas Armadas han tenido que salir a poner la cara a nombre de todo el pueblo colombiano, sin distingo, sin diferencia de partidos, sin diferencia de sectores, han tenido que salir a hacer del Estado de Derecho Colombiano uno factible, uno viable, uno del cual nos sintamos orgullosos y a raíz de lo cual en Colombia se puede hablar de una paz posible, como lo ha dicho el Presidente de la República.

Aquí no hablamos de paz, porque las fuerzas de las organizaciones terroristas u otras estén en el marco de tener una posibilidad de éxito; todo lo contrario, nunca alcanzarán sus objetivos por las armas y es por eso y gracias a ese esfuerzo de la Fuerza Pública que podemos entonces hablar de estos escenarios, permítame hablar de este proyecto.

Este es un proyecto que fue emanado no de los cuarteles, no de un grupo de personas estrictamente afectas a las Fuerzas Armadas, no. Quiero recordar que el origen de este proyecto, que a propósito, como dijo el ponente el Senador Enríquez, fue presentado, aprobado por mayorías calificadas en este Congreso y declarado inexecutable por la Corte Constitucional por un vicio de forma, identificado aparentemente por una única vez.

Respetamos nuestra Corte Constitucional, acatamos los fallos y aquí estamos cumpliendo con los deberes que se tienen, por eso hemos vuelto

aquí ante el Congreso de la República; incluso hemos depurado este articulado respecto de ciertos elementos o que hay han sido aprobados en leyes ordinarias, por ejemplo la defensa técnica, hay una ley que se presentó y que el Congreso de la República aprobó y que hoy permite que tengamos el Fondo de Defensa Técnica para defender a los miembros de la Fuerza Pública o también en el Código Carcelario se puede incluir la posibilidad de que por ley, ya no por razones administrativas, exista la posibilidad de centros especializados de reclusión para miembros de Fuerzas Militares y de Policía, a raíz de este se ha ido depurando este articulado. Pero insisto la esencia de quienes produjeron este articulado son ex Presidentes de la Corte Constitucional de Colombia, los doctores Montealegre, Cepeda, Jaime Córdoba, el doctor Rafael Nieto y dos señores ilustres Generales conocedores de estos temas.

Nadie podría pensar que los tres ex Presidentes de la Corte, entonces iban a apoyar o a escribir un proyecto que fuera buscando la impunidad en Colombia, o que fuera a facilitar que los miembros de las Fuerzas Armadas estuvieran en una condición de beneficio para poder actuar en contra del pueblo colombiano. Todo lo contrario –lo digo por principio, por honor y por convicción–; nunca en mi caso habría traído algo para permitir que alguien viole la ley o que se facilite que eso ocurra; ha sido posición del Presidente Santos que en ningún caso, situaciones de graves violaciones a los Derechos Humanos pueden tener impunidad, y en esa perspectiva entonces y con esas condiciones es que, ilustres juristas, que además todos representativos, con peso específico propio y con reconocimiento por sus posiciones en favor de los Derechos Humanos, en favor del desarrollo de la Carta Constitucional, pues de una u otra manera, en efecto fueron quienes produjeron este importante articulado.

El articulado deja en su primer inciso, lo mismo que hoy tenemos en el artículo 221 de la Constitución Nacional, dejando clara esa señal que el Constituyente de ese momento emitió. Pero por supuesto desarrolla otros tres incisos, que de una u otra manera se acompañan a los tiempos y señalan cómo es necesario así como se debe facilitar la jurisdicción de la Justicia Penal Militar, también es necesario establecer, establecer unas restricciones que nunca vendrán a la justicia militar, así el segundo inciso establece siete delitos excluidos para siempre.

Mire lo interesante, cuando he hablado por ejemplo con el Senador Cepeda, a él le parece que deberían excluirse todos; cuando he hablado con el Senador Rangel, el Senador Rangel no puede entender cómo se están colocando exclusiones. Esto, para hacer notar cómo este ha sido un proyecto que precisamente se ha construido en un marco democrático, pero sobre todo encontrando un punto democrático, el DIH, como parte de la Justicia Penal Militar, pero con claras exclusiones para siempre.

Senador Benedetti, preocupado por el tema de ejecuciones extrajudiciales me decía, hombre, por qué es que aquí no se está estableciendo que los falsos

positivos quedan como tal excluidos, primero porque el concepto falso positivo, no es jurídico, no existe jurídicamente; entonces cómo vamos a colocar algo en la Constitución que ni siquiera tiene fundamento conceptual... (Sin sonido).

Termino Presidente, reiterando entonces que hay siete conductas que quedan excluidas. Decía el Senador Benedetti el tema de falsos positivos, entonces explicábamos que quedó clara aquí, la idea de que ejecuciones extrajudiciales, que si es un concepto jurídico de orden internacional quedan definidas, ¡ah! que no existe la legislación colombiana, les recuerdo el día que presentamos este paquete legislativo con el acompañamiento del fiscal, del procurador, de buena parte de los partidos políticos, pudimos contarles que en la Ley Ordinaria de armonización del Derecho Internacional Humanitario, se define el tipo penal de ejecución extrajudicial en acuerdo con la Fiscalía. Este no es un invento nuestro, sino todo lo hemos hecho coordinando con la Fiscalía.

El tercer inciso, muy rápido, lo que dice es que obviamente aquello que implique un análisis de la actuación de la Fuerza Pública en el marco del conflicto, tiene que hacerse siempre en el marco del Derecho Internacional Humanitario.

Y el cuarto inciso, creo que es vital para tranquilidad de todos los sectores políticos, espero que así lo entiendan, dice: La justicia penal militar o policial será independiente del mando de la Fuerza Pública, esto es totalmente coherente con un proyecto de ley que cursa tercer debate en la Cámara, que es el proyecto de ley del Sistema Penal Acusatorio de la Justicia Militar, que define esa independencia de la Justicia Militar.

Por último hay un parágrafo transitorio y con esto termino. Ese parágrafo es un cerrojo para quienes están preocupados de que de la noche a la mañana puedan pasar procesos de la Fiscalía a la Justicia Militar, hay dos cerrojos, primero la exclusión de delitos, segundo que es el Fiscal General de la Nación a través de ese artículo transitorio quien dice que sí puede pasar y qué no puede pasar y aquí tengan certeza de que el señor Fiscal no va a permitir ni la Justicia Militar, ni el Gobierno Nacional, ninguno de nosotros va a aceptar que por ejemplo un caso como el de Soacha termine en la justicia militar, eso no va a pasar, hay dos cerrojos, si se quiere que garanticen que esto sea así, y eso seguro que en eso estamos de acuerdo todos, nadie quiere que un hecho totalmente inaceptable termine teniendo algo que se considere beneficio.

Yo agradezco un concepto que planteó aquí el Senador Cepeda y, por primera vez reconoce que aquí lo que estamos buscando es modernizar, modernizar la justicia penal militar, claro que tenemos que modernizarla, claro que tenemos que ponerla en los tiempos históricos en que estamos, basados en los avances que ha tenido el país, y en esa perspectiva aquí lo que estamos haciendo es dando seguridad jurídica, no buscando impunidad y más bien dándole herramientas a la Justicia Penal Militar, para que condene a quien tenga que condenar o declare

inocente a quien tenga que declarar inocente. Pero no seguir dejando a nuestros militares y policías siendo investigados en un marco que no corresponde a su planeamiento y a su acción en el marco del conflicto o en el marco de una situación de riesgo. Con esto Presidente agradezco el espacio, si mañana tengo que hacerlo, encantado.

La Presidencia interviene para un punto de orden:

Gracias señor Ministro. Mire, habíamos hecho unas reglas de juego, el Senador Galán nos permitió, le doy la bienvenida al Alcalde de Bogotá y ex compañero de acá del Congreso, el doctor Petro, ya llegó, vamos a comenzar el debate.

Lo único que voy a dar es una réplica al Senador Rangel de cinco minutos, Senador, que es lo que tiene derecho la réplica, mañana tiene su intervención, la doctora Viviane tiene su intervención y los demás que van a hablar tienen su intervención.

Mañana puntual tenemos Plenaria a las dos (2:00) quiero advertir desde ahora, dos (2:00) de la tarde puntual, vamos a arrancar, réplica al Senador Rangel y llamen al Senador Galán para que inicie el debate apenas termine el Senador Rangel. Senador Rangel su réplica.

Con la venia de la Presidencia y del orador, interpela el honorable Senador Alfredo Rangel Suárez:

Gracias Presidente. Yo sí le rogaría que este tema que es de gran interés nacional, no lo cortáramos de esa manera tan abrupta en la discusión. Es distinto hacer una intervención mañana, que hacerla en el día de hoy cuando algunos de quienes han intervenido, pues han expuesto unos argumentos muy respetables pero muy debatibles y replicar esos argumentos, contradecir esos argumentos en frío, mañana, cuando no haya además televisión para que la opinión pública se entere de las distintas posiciones en un debate democrático sobre un tema tan fundamental, tan significativo para la seguridad nacional, para la seguridad de los ciudadanos; me parece que es francamente lamentable que se interrumpa de esta manera tan abrupta este debate, por lo tanto lo llamo a que reconsidere esa decisión.

El Presidente, perdón, el señor Ministro me ha mencionado en el sentido de que yo había firmado que debería ampliarse el Fuero Militar, pero es que lo que he planteado siempre es que el Fuero Militar se ha venido recortando en el país, de una manera absolutamente inconveniente, la Constitución del 86 y la de 1991 establecían que todos los delitos sin excepción cometidos por miembros de la Fuerza Pública, el Servicio Activo y en relación con el servicio deberían ser abordados o conocidos por las Cortes Marciales; lo que se ha venido dando acá a partir del 91 es un recorte de fuero penal militar, de la Jurisdicción Penal Militar y del fuero militar, es un recorte que va en contravía de lo que existe, actualmente la inmensa mayoría de países democráticos del mundo que tienen un fuero militar supremamente amplio, según se ha podido demostrar en un estudio, por ejemplo de la Universidad Sergio

Arboleda, con una muestra muy representativa de países europeos, latinoamericanos, norteamericanos, etc., han mostrado cómo ese alcance de la Justicia Penal Militar es verdaderamente amplio y les da garantías suficientes a los militares y en algunos casos a la policía, para poder desempeñarse en sus funciones con la mayor eficacia.

El fuero militar no es un privilegio, el fuero militar es una garantía que tienen los militares, los policías como cualquier funcionario público aforado para poder desempeñar con mayor eficacia sus funciones en beneficio de los intereses del Estado y de los intereses de la colectividad, no puede verse como un instrumento de impunidad; nosotros en la Comisión Segunda objetamos este Proyecto precisamente porque establecía un recorte del fuero militar, de cerca de 18 delitos, que son los delitos que precisamente da la casualidad, se cometen en el curso de las operaciones militares, en el desarrollo de conflictos internacionales, o en el desarrollo de una lucha contra una amenaza terrorista, como es lo que está sucediendo en Colombia.

Es lamentable, pues, que el Ministerio presente este Proyecto que está recortando, no ampliando, recortando de una manera tan significativa y tan inconveniente el fuero militar. Este fuero militar quedará prácticamente relegado para los delitos cometidos en la paz, pero no será un fuero militar que garantice a los militares y los policías, suficientes garantías en el ejercicio de sus operativos militares o policiales en defensa de la seguridad nacional y de la seguridad ciudadana.

Así que el colombiano será prácticamente el único Ejército en el mundo que esté afrontando una amenaza tan variada, terrorista, narcotraficante de las BACRIM, de la delincuencia organizada, igual la Policía Nacional sin que exista fuero militar y policial, por el recorte, insisto, que sea hecho de ese fuero del alcance, del fuero penal militar y policial, que está contenido en el presente Proyecto; por esa razón hacemos un llamado a que ese fuero se amplíe y se restituya tal y como figuró en la Constitución del 86 e inicialmente en la Constitución del 91, antes de que se iniciara toda una ofensiva para recortar el fuero militar por parte de muchas ONG de Derechos Humanos, inclusive del exterior, cuyos países tienen los fueros militares más amplios y más abarcativos que hay en la región y a nivel internacional.

Así que es absolutamente lamentable que se dé esa situación, nosotros por lo pronto votaremos negativamente esta propuesta, a no ser que se nos apruebe una proposición adictiva que dé garantías, que restablezca en algo algunas garantías para el procesamiento de los miembros de la Fuerza Pública, tanto de Fuerzas Militares como de la Policía Nacional para evitar que esos miembros de la Fuerza Pública sigan siendo víctimas de muchos atropellos, de faltas de garantías procesales que han llevado a tantas condenas absolutamente injustas, que la opinión pública conoce, como es el caso...

Con la venia de la Presidencia y del orador, interpela el honorable Senador Juan Manuel Corzo Román:

Gracias Presidente me voy a referir al proyecto anterior. A mí me parece que el proyecto anterior es de suma importancia para el país, para bien o para mal pero es importante tener al Ministro del Interior que es el Ministro de la política para saber en qué papel está el Gobierno, pero no podemos dejar al Ministro de la Defensa solo acá hablando casi solo, vuelvo y repito y realmente no tener al Ministro, le pido Presidente. Invite al señor Ministro.

La Presidencia manifiesta:

Lo invitaré Senador. Señor secretario invite al señor Ministro del Interior, para la Plenaria de mañana a las 2 de la tarde.

Con la venia de la Presidencia y del orador, interpela el honorable Senador Jaime Alejandro Amín Hernández:

Presidente, gracias, usted mismo ha dado la pauta de este debate, ha dicho que es un debate de mucha trascendencia para el país, ya lo inició, lo lógico es que va a dejar la votación para mañana, cierre la discusión hoy Presidente, faltan pocos y además usted mismo ha dicho que solamente van a hablar los voceros de la bancadas.

La Presidencia interviene para un punto de orden:

Senador Jaime, quiero pedirle un poco, mire, yo le voy a decir antes que yo hice unas reglas de juego, mire, este debate el martes pasado fue aplazado y tuvimos una Plenaria muy movida, el martes de la semana pasada, el Alcalde de Bogotá ya está aquí y este es un debate importante, no para Bogotá, para todo el país, le solicité al Senador Galán que nos diera un par de horas y aceptó mis reglas de juego, yo tengo que cumplirle la palabra a él, mañana a las 2 de la tarde discutimos y damos la palabra a los voceros, si usted quiere hablar también habla, tenga la seguridad que nosotros no vamos a votar articulado del proyecto hasta que no hablen todos los Senadores.

La Presidencia indica a la Secretaría continuar con el siguiente punto del Orden del Día.

III

Citación a los señores Ministros del Despacho y Altos Funcionarios del Estado

A los señores Ministros de Hacienda y Crédito Público doctor, *Mauricio Cárdenas Santamaría*; Transporte, doctora *Natalia Abello Vives*; al Director General de Planeación Nacional, doctor *Simón Gaviria Muñoz*; e invitación al señor Alcalde Mayor de Bogotá, doctor *Gustavo Francisco Petro Urrego*.

Proposición número 105

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador citante, Carlos Fernando Galán Pachón.

Palabras del honorable Senador Carlos Fernando Galán Pachón.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra el honorable Senador Carlos Fernando Galán Pachón:

Gracias presidente, como usted lo dijo presidente, este debate se aplazó la semana pasada, y es un debate que el Congreso de la República y el Senado debe dar, yo quiero agradecerle al Alcalde Mayor de Bogotá, que está presente, que fue invitado en la proposición; pero quiero lamentar que no está presente el Ministro de Hacienda, que debería estar aquí presente, porque si bien es cierto que el Ministro se reunió con el Alcalde hoy, pues sería bueno que le hable al país a través de esta sesión, sobre este Proyecto y la visión que tiene el Gobierno Nacional para la financiación del Proyecto Metro, entiendo que la Ministra de Transporte viene en camino, espero que se haga presente para poder dar la discusión a fondo que requiere este Proyecto.

Por qué es importante, Senador Ángel Custodio, que el Congreso dé el debate sobre este Proyecto, decía Presidente, este no es solamente un Proyecto para Bogotá, este es un Proyecto de competitividad para Colombia, nuestro país lleva muchos años hablando del metro de Bogotá, la primera propuesta de este metro, ahorita les voy a contar un poco en detalle cuáles fueron esas propuestas, pero quiero contarles que el debate se va a estructurar básicamente en revisar los antecedentes del Proyecto Metro, que hoy está ad portas de iniciar ya su construcción, evaluar cómo ha sido la estructuración del Proyecto, en qué va este Proyecto, cuál es la propuesta que la Alcaldía Mayor de Bogotá actual ha presentado con base en los estudios del Consorcio L1, que falta de esa estructuración del Proyecto, claro, la discusión sobre los recursos de dónde va a salir la plata, Senadora Maritza, cuánto vale, de dónde va a salir y cómo podemos buscar fuentes de financiación suficientes.

Algunas consideraciones para poder hacer viable este Proyecto en este momento y un elemento fundamental, es cuál es la institucionalidad que se requiere para poder iniciar el Proyecto y llevarlo a buen término. Dicho esto, yo le decía a la Plenaria, Senador Macías, que llevamos más de 70 años hablando de un Proyecto Metro para Bogotá, más de 10 estudios y propuestas se han discutido, la primera fue en el año de 1942, el Alcalde Carlos Sanz de Santamaría planteó una primera línea de metro en este momento; hemos pasado por diferentes propuestas, otra el Alcalde Mazuera en el 49, se hizo el estudio de factibilidad de Inecua en el año 81, otras propuestas como la del Alcalde Jorge Gaitán Cortés que hablaba de una línea de metro que arrancaba en la calle 22 Sur más o menos y terminaba en la 63 que cubría el corredor oriental de la ciudad.

Pasamos por los estudios de JICA por ejemplo, que son muy conocidos de los japoneses que vinieron a hacer una evaluación de cómo podía construirse un sistema de transporte completo para la ciudad de Bogotá. El diseño conceptual que hizo Ingetec en el año 97, el otro estudio del año 99 y finalmente el estudio que dio origen a la propuesta actual, ustedes recordarán que en el año 2007, el entonces candidato

Samuel Moreno Rojas propuso, para resolver los problemas de movilidad, Senador Andrade, trabajar en un Proyecto Metro, y no avanzar solamente en los modelos de buses rápidos como los TransMilenios.

Ahí se inició el Proyecto, Senador Andrade, usted tiene voticos en Bogotá, yo sé que no está poniendo mucha atención, pero sería bueno Senador Andrade que le pare algo de bolas a la Plenaria, ¿no?, no a la Plenaria.

Entonces el Proyecto actual surge en esa campaña de 2007, y surge como una propuesta porque se entendía que TransMilenio estaba ya en ese momento ad portas de saturarse, de no tener la capacidad para satisfacer la demanda que requiere un corredor, como el corredor del borde oriental, y eso llevó a la contratación de unos estudios conceptuales que hizo la firma Española SENER, que luego tuvieron una discusión del Gobierno del Presidente Uribe, que le planteó a través de unos validadores de Planeación Nacional, la necesidad de absolver algunas dudas que existían sobre la demanda, sobre lo que sustentaba la necesidad de avanzar en el Proyecto Metro, sobre cómo se iba a integrar esa línea metro al resto del sistema integrado de transporte público que se estaba construyendo, etc., y eso nos lleva finalmente al estudio entonces que estamos hoy conociendo los colombianos y los bogotanos.

Una primera, digamos, un primer planteamiento que me parece importante hacer señor Alcalde, es que nunca habíamos estado tan cerca, sin lugar a dudas de lograr concretar el Proyecto Metro. Yo lo vi a usted en las declaraciones en las últimas semanas y, yo creo que hay que tener en cuenta que es fundamental, estando tan cerca no precipitarnos a cometer un error que pueda llevar a que eventualmente el Proyecto tenga graves problemas de financiación en el mediano plazo, o que eventualmente no garanticemos la conexión con el sistema integrado de transporte público de manera adecuada. El hecho de que se planteen preguntas, no necesariamente significa que vayamos a atravesarnos al metro, y no debe ser eso en mi opinión comprendido de esa forma, estamos con el metro, hay que hacer el metro, pero es válido que se hagan preguntas sobre financiación, sobre la calidad de los estudios, sobre la etapa final de los estudios, sobre la institucionalidad.

La Presidencia somete a consideración de la Plenaria la sesión permanente y, cerrada su discusión, esta le imparte su aprobación.

Por Secretaría se da lectura a los integrantes de la Comisión Accidental, honorables Senadores *Martín Emilio Morales Díz, Hernán Francisco Andrade Serrano, Luis Fernando Velasco Chaves, Jaime Alejandro Amín Hernández, Antonio José Correa Jiménez*, para que estudien y rindan un Informe a la Plenaria, sobre los Impedimentos presentados al proyecto de Acto Legislativo número 22 de 2014 Senado.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador citante, Carlos Fernando Galán Pachón.

Palabras del honorable Senador Carlos Fernando Galán Pachón.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra el honorable Senador Carlos Fernando Galán Pachón:

Gracias Presidenta. Hecho este planteamiento sobre la necesidad de avanzar en el Proyecto Metro, yo quiero plantearles y que ustedes vean en la gráfica, que claro es pequeña, etc., pero se ve Bogotá y se ve la atracción de viajes en Bogotá, en transporte público en hora pico y ustedes se dan cuenta de que en la parte superior del mapa de Bogotá está la mayor atracción claramente, el borde oriental, ese borde oriental concentra la mayor demanda y destino de viajes, y tenemos hoy día en ese borde oriental una, básicamente, un sistema de transporte masivo que es TransMilenio, Senador Manuel Enríquez Rosero, es TransMilenio en la Caracas, que fue la primera línea de TransMilenio que se construyó en el Gobierno de Enrique Peñalosa.

Esa primera línea que es un sistema que se trajo obviamente de Curitiba y que aquí en Bogotá, los convertimos en, digamos el esfuerzo emblemático a nivel mundial de la implementación de buses con carril exclusivo, rápido, ya hoy está saturado. Senador Velasco, la capacidad de un sistema de BRT en el mundo es supuestamente según los técnicos máximo 35 mil pasajeros en sentido hora; este TransMilenio por la Caracas y el Alcalde me corregirá porque de pronto tiene cifras más actualizadas, ya está moviendo 43 mil pasajeros en sentido hora, eso qué pasa, pasa lo que estamos viendo, que la gente está desesperada ya por la pésima calidad del servicio de TransMilenio, porque ya se saturó, ya está moviendo más gente de la que puede mover y por eso vemos unas filas de buses en la Caracas interminables, claro, con intercepciones, lo cual agrava la situación.

Entonces la necesidad de avanzar para este borde oriental en un sistema que tenga la capacidad para mover los pasajeros que hoy demandan en la ciudad transporte público, pues requiere un sistema más pesado, requiere un sistema metro, o de lo contrario no se puede satisfacer, por eso todos los estudios desde el año 42 que se planteó por el Alcalde Sáenz Santamaría como propuesta. Hasta el de hoy incluye en el borde oriental como el eje de la propuesta, todos pasan, algunos son herraduras, yo recuerdo que el Alcalde Petro cuando estábamos compitiendo por la Alcaldía Mayor planteaba una herradura que iba del suroccidente de Bogotá, pasaba por el borde oriental y volvía al occidente; hoy creo que es una propuesta para una segunda fase eventualmente de este Proyecto, pero todas las propuestas han considerado el borde oriental como el borde que debe ser servido por este sistema metro.

Ahora bien, el hecho de que requiera la ciudad un sistema metro no significa que esa es la única ni puede ser la única solución a los problemas de movilidad que tiene Bogotá, sería un grave error pensarlo así, el metro por su capacidad para mover personas tiene que ser la espina dorsal del sistema de transporte público en Bogotá, sin lugar a dudas, claro,

TransMilenio seguramente hoy y en el momento en que entre en operación el metro, moverá más pasajeros al día, y los buses del Sistema Integrado de Transporte Público también, pero ninguna línea de metro, perdón, de Transporte TransMilenio, o ninguna línea del Sistema Integrado de Transporte Público, va a mover el número de pasajeros que va a mover la línea de metro.

Entonces por eso es que tiene sentido que el metro no sea simplemente un complemento adicional, un elemento para poder satisfacer la demanda saturada que tiene la ciudad en un corredor, sino que tiene que ser el eje fundamental del sistema de transporte público de Bogotá, que incluye obviamente los TransMilenios en sus troncales, los buses urbanos que tienen que ver con el Sistema Integrado de Transporte Público, que ahí respaldamos el esfuerzo que está haciendo el Alcalde Mayor de Bogotá, por avanzar en la implementación del sistema integrado de transporte público, esa es una base fundamental para la solución de los problemas de la movilidad de Bogotá, lograr que la gente se monte en el sistema, que se resuelvan los problemas que tiene con la tarjeta, que todavía no se han podido resolver.

No sé si ustedes saben, por ejemplo, Senador Serpa, que en Bogotá una persona con la tarjeta verde de Tu Llave se puede montar en el sistema integrado de transporte público, se puede montar en la troncal de El Dorado, en la de la Décima, pero no se puede montar en la de la Caracas en cualquier estación, ahí tiene que llegar con la tarjeta vieja y eso sí es absurdo para un sistema integrado de transporte público, eso es falta de integración de un sistema integrado. Tenemos que pensar eso, para la implementación del sistema metro, que no nos ocurra algo parecido y que tengamos graves problemas en la implementación del sistema integrado a la hora de incorporar a este el sistema metro.

Este sistema incluirá también y debe incluir los cables que están planteados, que el Alcalde hablaba de cables en Ciudad Bolívar, en San Cristóbal, que son necesarios para esas localidades, el Tren de Cercanías, que es una propuesta del Departamento y que busca garantizar una integración con la región, pero una integración que debe ser pensando en frenar procesos de conurbación que pueden llevar a graves problemas de servicios para los ciudadanos, y más bien en fortalecer el casco urbano y definir claramente la vocación de esos municipios de la región.

Porque si ustedes ven lo que es hoy la Sabana de Bogotá y lo que era hace 20 años, estamos creciendo como una mancha de aceite sobre la Sabana, y eso puede generarnos graves problemas a la hora de garantizar, por ejemplo, la movilidad, a la hora de garantizar la provisión de servicios del Estado a esos habitantes de esta Sabana de Bogotá y nos puede llevar obviamente a problemas en lo que tiene que ver con la protección del medio ambiente.

Otro elemento fundamental, las bicicletas, claro, el peatón, el plan maestro de movilidad, doctor Bonilla es, y tiene al peatón como el eje fundamental del sistema de movilidad, porque la mayoría de

viajes en Bogotá se hacen a pie, y eso hay que tenerlo en cuenta y por eso es importante, tener espacios públicos adecuados para la gente que se quiera desplazar a pie.

Dicho esto y además pensando en que la ciudad requiere soluciones de corto, mediano y largo plazo donde están incluidas medidas de corto plazo que voy a mencionar más adelante Alcalde, de mediano plazo en las que está incluido el metro, TransMilenios y de largo plazo, y es pensar la ciudad, Senador Soto, no solamente en cómo satisfacemos una demanda de transporte, no, no podemos pensar en un sistema de transporte simplemente como un canal para mover pasajeros, sino cómo logramos que a través de las inversiones en transporte que se hacen en una ciudad como Bogotá, logremos orientar el desarrollo de la ciudad y logremos garantizar que la gente tenga que desplazarse cada vez menos para ir al trabajo, para ir al estudio, para ir a la recreación, al deporte.

Hoy tenemos una ciudad que condena a millones de bogotanos, y obviamente millones de bogotanos me refiero no solamente a los que nacieron en Bogotá, sino a muchos que se consideran bogotanos porque viven acá, a que viajen dos, tres o hasta cuatro horas al día sumando los dos trayectos para llegar al trabajo, o para llegar al estudio, eso no es calidad de vida, y eso no es la ciudad que queremos construir y que debemos construir no solamente en Bogotá, sino en cualquier espacio urbano de nuestro país; por eso hay que pensar también desde ya, en cómo un proyecto como puede ser el metro, va a jugar un rol en garantizar que se moldea el desarrollo de la ciudad, de tal forma que logremos mejorar la calidad de vida de los habitantes de esta ciudad.

En qué va la estructuración del Proyecto. Como les dije, primero se hizo un diseño conceptual que básicamente planteó a partir de una propuesta que hizo una Alcaldía de Samuel Moreno, un trazado inicial que iba también del suroccidente, que iba también al nororiente de la ciudad, pero que incluía por ejemplo una curva muy compleja en términos operacionales en el sector de San Victorino; ese diseño conceptual tuvo varios reparos, bastantes reparos que le hizo el Gobierno Uribe, entre otras cosas, y esos reparos llevaron luego de varios estudios, a la definición de un documento Conpes. El documento Conpes 3677 del año 2010, que es un poco la biblia de lo que va a ser eventualmente la solución a los problemas de movilidad de Bogotá y la región Capital.

Cuáles son los Proyectos, qué requisitos estos Proyectos tienen para que se puedan llevar a cabo, para que la Nación los pueda acompañar, ustedes saben muy bien que la Ley de Metro garantizó que la Nación pueda financiar hasta un 70% los proyectos, esto surgió entre otras cosas por el descalabro del Proyecto del Metro de Medellín, donde la Nación entró a respaldar a la ciudad, para garantizar que se pudiera financiar este proyecto, y Medellín quedó endeudado a muchos años, entregando la sobretasa a la gasolina, y entregando también otros impuestos departamentales para garantizar que se

podiera construir el proyecto, hasta el año 2087 está hipotecada la sobretasa a la gasolina de Medellín.

Entonces el Proyecto de ley o la Ley de Metros busca garantizar que se puedan financiar estos Proyectos, que sean viables, que la Nación pueda meterles plata, pero que se hagan con unas condiciones que garanticen su viabilidad. Claro que sí Senador.

Con la venia de la Presidencia y del orador, interpela el honorable Senador Álvaro Uribe Vélez:

Una interpelación muy corta, en efecto la diferencia entre el Metro de Medellín y los otros sistemas de transporte masivo, es que en el Metro de Medellín, la Nación participa con el 40%, en los otros subió sustancialmente esa participación, se refinanció a la ciudad de Medellín, al Departamento de Antioquia, pero hicieron un esfuerzo enorme, porque la reciprocidad de esa refinanciación fue la salvación de Isagen. Isagen estaba totalmente postrada por un pleito con Empresas Públicas de Medellín, y Empresas Públicas de Medellín en reciprocidad de la región, por la refinanciación del Metro, lo que hizo fue desistir de ese pleito y al día de hoy lo podrán certificar las autoridades del Ministerio de Hacienda, tanto la ciudad de Medellín como el Departamento de Antioquia han venido inclusive adelantando pagos en esa refinanciación.

He pedido esta interpelación para que no quedara ningún mal entendido sobre el cumplimiento que hay en esa región para honrar esas obligaciones. Gracias Senador y señora Presidenta.

Recobra el uso de la palabra el honorable Senador Luis Fernando Galán Pachón:

Sí, yo me referí a ese Proyecto, porque estoy de acuerdo con lo que usted ha planteado Senador Uribe, pero hay que tener en cuenta una cosa, y es que ese Proyecto estaba presupuestado para cerca de mil millones de dólares inicialmente y terminó costando más de dos mil; entonces eso es un tema que en este tipo de Proyectos hay que tenerlo en cuenta, porque entre otras cosas el Banco Mundial habla de que en promedio los Proyectos Metro tienen subestimados los sobrecostos y me refiero en general a los Proyectos Metro y sobreestimada la demanda, lo cual tiene una explicación después en la operación del sistema. Eso lo explicaré un poco más adelante.

Entonces entramos en los estudios de Ingeniería básica que son los que nos entregan hoy o que conocemos hoy eventualmente, que cambian por completo varias cosas, una, los costos, en el Gobierno anterior se planteó un costo que oscilaba, porque realmente no hubo una cifra única que se planteó en el Gobierno de Samuel Moreno, pero oscilaba entre 3.8 y 4.5 billones de pesos, estamos hablando alrededor de dos mil, dos mil doscientos millones de dólares. Pues este estudio que se entrega hoy cambia ese costo y lo sube radicalmente, ¿por qué?, ya vamos a ver, porque es el primer estudio de los 70 años de investigación para el Proyecto Metro, que entró a mirar el suelo y a verificar cuánto cuesta hacer un túnel en Bogotá; teniendo en cuenta la problemática

de suelo y el nivel freático que tiene Bogotá y otra serie de herramientas, elementos, digamos del suelo de Bogotá, como unas rocas que están esparcidas en el sector oriental, que tiene un impacto para el proceso de las tuneladoras, etc.

Y finalmente el Proyecto tiene que avanzar en el estudio de impacto ambiental en la estructuración financiera ilegal, eso todavía falta, cuando entreguen estos estudios por completo, digamos, finales de diciembre, habrá según entiendo y dijo hoy el Alcalde una validación de esos estudios, luego se estructurará financiera y legamente el Proyecto, luego hay que adquirir los predios que se deben adquirir, que entiendo que son 903 predios, que suman un costo de cerca de 700 mil millones de pesos, antes de abrir la licitación para poder construir el Proyecto Metro; eso es, digamos, en qué vamos hasta ahora, y las etapas que continuarán después.

Ahora cuál es la propuesta del Distrito actual que se conoce, el trazado de esa primera línea del Metro para Bogotá, arranca en el Portal de las Américas, en el sur occidente de Bogotá, se va por la Avenida Villavicencio hasta la Primera de Mayo, Senador Ángel Custodio, usted conoce muy bien todas estas zonas de Bogotá, nació en esas zonas.

Luego de la Primera de Mayo altura más o menos del SENA, coge la calle 1ª y sigue al oriente, al oriente llega hasta la Avda. Caracas donde se encuentra con TransMilenio entre otras cosas y hace una curva hacia el norte, y ahí esa curva hacia el norte lo lleva al parque Tercer Milenio, atraviesa el parque Tercer Milenio por debajo coge la avenida, la carrera 10 hacia el norte luego más o menos a la altura del Museo Nacional donde nace la carrera 13, digamos donde termina según como la mire uno, coge la carrera 13 hacia el norte hasta el parque de Lourdes, y en el parque de Lourdes coge hace una curva leve hacia la derecha y coge la carrera 11 hacia el norte de Bogotá, coge la carrera 11 hasta más o menos la calle 109 diría yo, donde coge la novena o la NQS o digamos la avenida donde está el ferrocarril hasta la 127 y entiendo que los patios digamos el sitio donde termina no los patios talleres porque esos son en el sur de Bogotá, donde termina es a la altura del predio del Instituto Pedagógico Nacional, el colegio de la Universidad, Pedagógico, donde yo estudié, alcalde usted va por lo visto a acabarnos con esa sede del Instituto Pedagógico Nacional con este proyecto como está planteado. Pero bueno, esa es la primera línea del Metro como plantea el sistema.

Que característica tiene ese proyecto, tiene 27 estaciones tiene una proyección de mover 45 mil pasajeros en sentido hora, es decir, más o menos lo que está moviendo hoy TransMilenio en la caracas saturado, como lo dije en una primera etapa año 2021, que es la proyección para que esté entregada la primera línea, pero tiene una proyección para crecer en esa capacidad acerca de 80 mil pasajeros en sentido hora en el año 2050, eso nos lleva y más adelante hablaremos de eso, a que esta línea es tal vez una de las que más pasajeros va a mover en sentido hora en el mundo, por si tenemos en cuenta que en promedio

de los metros mueven entre 40 y 50 mil pasajeros, ya hay unos modernos que mueven hasta 60, 70 esta va a mover 80 mil pasajeros; es prácticamente el doble de lo que mueve hoy el corredor de TransMilenio por la caracas.

De las estaciones habla, 17 estaciones de paso siete de transferencia con TransMilenio, tres especiales más grandes, las estaciones tienen unas características en promedio de 200 metros de largo 26 de ancho, los trenes, es una diferencia con el proyecto que ahorita vamos a ver de SENER que hará el original conceptual, ya no tendrá 5 vagones, sino 6 vagones y en los sistemas Metro, Senador Macías, la capacidad se amplía sobre la base de la cantidad de gente que se puede subir en una estación al Metro, si usted tiene 4 vagones pues es menos gente, si tiene 5 es más gente, si tiene 6 es más gente, pues eso una de las fórmulas que encontraron para ampliar las capacidades de esta línea de Metro, fue ampliar el tamaño de los trenes y de esa forma lograr que más gente se suba al sistema.

Si usted se ponen a pensar, TransMilenio tiene ese problema, TransMilenio tiene la dificultad de que no puede subir tanta gente en una estación porque en un bus no cabe tanta gente, inclusive se trató de hacer un esfuerzo con los biarticulados que son más grandes, obviamente, pero un biarticulado no mueve más de 350 personas, creo yo, esos trenes según la proyección van a mover cerca de 2.000 pasajeros cada uno, 2.000 pasajeros.

Ahora otra característica del recorrido es que 100% subterráneo y esto difiere del proyecto de SENER, donde se hablaba de cerca de un 64% del proyecto subterráneo y resto Hera a nivel en superficie incorporaba, digamos el corredor occidental del ferrocarril y también y la parte norte del ferrocarril, están previstos 50 trenes de esta capacidad.

Dicho esto, llegamos a un proyecto Metro que según lo que hemos conocido en la opinión pública hasta ahora cuesta quince billones trece mil trescientos noventa y siete millones de pesos, esto es pues, dos o tres veces lo que se presupuestaba originalmente con el proyecto de SENER, en la primera etapa de SENER es más del doble de lo que hablaba el actual Gobierno de Bogotá a pocas semanas de entregar el estudio el director del IDU, William Camargo, por ejemplo en una entrevista en *El Tiempo* dijo: estamos pensando que el proyecto puede llegar a costar alrededor de 6.8 billones de pesos, pero estamos esperando los estudios finales que son los que determinaran con el estudio de la geotecnia cuál es el real costo de este proyecto teniendo en cuenta el problema de suelos de Bogotá.

Entonces este valor incluye solamente el valor del Metro, esa línea de Metro que a acaba de escribirles, ningún otro proyecto de lo que se está pensando para Bogotá, solamente eso cuesta el proyecto de la línea Metro y, aquí quiero hacer un paréntesis para poner en contexto lo que significa este costo, todavía no he dicho, ni voy a decir todavía es que esto es muy caro no pongamos en contexto, eso qué significa y aquí le quiero presentar algunos proyectos, por ejemplo la ampliación de Canal de Panamá que está ahorita

en curso, que busca duplicar la capacidad o más que duplicar, aumentar en un 160% la capacidad del Canal de Panamá, tiene un presupuesto de 6 billones de dólares, millones estoy hablando en términos de Estados Unidos, 6 mil millones de dólares en términos, digamos, en términos en Español. Eso habilita un tercer carril y amplía la capacidad, es decir, la ampliación del Canal de Panamá que amplía la capacidad de este Canal en 160% vale menos que la primera línea de Bogotá.

Otro proyecto interesante para tener en cuenta que está en la mente de muchos, seguramente, el eurotúnel, aquel proyecto que soñaron Francia e Inglaterra durante más de 100 años para conectarse a través de un túnel y que finalmente en los años noventa se concretó y se terminó; es un proyecto que tenía un presupuesto a precios de hoy de 12 billones de pesos, estamos hablando de conectar Inglaterra, perdón 12 billones de dólares. Estamos hablando de conectar a Inglaterra de Francia, dos países; me decía un Senador hace un rato y en el proyecto Metro estamos pensando en conectar dos localidades, no dos pases y eso vale, pues fácilmente un 60% de lo que está presupuestado para el proyecto de la primera línea del Metro, es poniendo en contexto, el eurotúnel tiene una extensión de 50 kilómetros por debajo del canal de la mancha, por debajo del mar va ese proyecto. Entonces, eso hay que tenerlo en cuenta a la hora de evaluar los costos de este proyecto que nos tiene sobre la mesa.

Otro proyecto, para en contexto el proyecto Metro, un túnel que se está construyendo en Suiza en este momento, se llama el túnel del San Gotardo, este túnel tiene una extensión de 57 kilómetros, Senadora Viviane Morales, en los Alpes Suizos, es un proyecto que está presupuestado para 10 mil millones de dólares, es decir, el proyecto Metro constaría más o menos el 75% de este túnel de San Gotardo; este es el túnel más largo del mundo para trenes, el túnel de San Gotardo, no hay un túnel igual para trenes de alta velocidad que esté proyectado y es un túnel que como les digo, pues nos sirve para poner en contexto los costos de este proyecto Metro.

Otro proyecto, el sistema férreo en los Emiratos Árabes Unidos de Etihad, es un proyecto que cuesta el doble del proyecto Metro para Bogotá, el doble pero es un proyecto de 1.200 kilómetros de extensión, 1.200 kilómetros de trenes con una velocidad promedio de 160 kilómetros por hora. Este tren va a conectar a los Emiratos Árabes con Omán, Kuwait, con Arabia Saudita, con Qatar y con Bahrein. Otros de los grandes proyectos que están actualmente en construcción de infraestructura en el mundo.

Y si miramos a nivel nacional, pues nos encontramos con cifras que nos sirven para poner en contexto también el proyecto. El túnel de la línea, este es un túnel de 8.65 kilómetros cuyo costo en principio es de 320 mil millones, perdón, 320 millones de dólares, que tiene graves problemas y que cuesta como se ve en la gráfica pues muchísimo menos, esto es básicamente un túnel que va a costar

20 veces menos que lo que está proyectado para el proyecto Metro, inclusive menos, 25 meses menos.

El Metro de Medellín, que hablamos hace un rato con el Senador Uribe, el costo inicial a precios de hoy estaba estimado, perdón, corrijo, es a precios de hoy 2.670 millones de dólares. Estaba previsto para construirse en 5 años, se construyó en 12, ustedes recordarán que duró quieto un tiempo y no es la excepción, hay varios proyectos de infraestructura como estos que por problemas de financiación se quedan a mitad de camino; ocurrió en Lima, los que visitaron Lima conocieron durante varios años los pilotes de una línea de Metro que estaban abandonados porque se acabó la financiación del proyecto Metro para Lima, tenemos que garantizar que eso no ocurra en Bogotá, Senador Velasco y que cuando avancemos en el proyecto Metro tenemos garantizada la financiación y se cerrado realmente todo el proyecto. Bueno, no me voy a extender más sobre el tema de Medellín porque ya hablamos.

Ahora ya les expliqué qué nos falta en la estructuración del Proyecto Metro, cuáles son las etapas adicionales que están pendientes de avanzarse, que tiene que ver con lo que estableció el Conpes y que tiene que ver con la adquisición predial, la estructuración legal y financiera, etcétera, etcétera. Ahora miremos cuánta plata nos han mencionado en los medios de comunicación las autoridades para financiar estos proyectos, cuánta plata hay; el distrito tiene originalmente el acuerdo 527 de 2013 que es el cupo de endeudamiento para Bogotá, que incluye, Senadora Guerra, 3 billones de pesos, 3 billones 37 mil millones de pesos.

Pero ahí no todo es para Metro, ahí hay 800 mil millones para Metro y el resto está presupuestado para un cupo de endeudamiento para temas que tienen que ver con los cables de Bogotá, que tienen que ver con la recuperación de las losas de TransMilenio en la avenida Caracas, que tienen que ver por ejemplo con la troncal de la Avenida Boyacá, conexión de occidente Etcétera. Eso es lo que tenemos.

Hoy entiendo que el secretario ya habla de, en el año 2015 más de 2 billones de pesos para el proyecto Metro pensados en el presupuesto, eso pues no son cifras que conozco y que sería interesante que el alcalde hoy nos explique de dónde salen esas cifras, a qué afectan, digamos, qué sectores se van a ver afectados por la inclusión de esos recursos en el presupuesto del 2015 y qué implicaciones tiene ese monto de 2 billones de pesos en el 2015 para otros proyectos de movilidad, si tiene un impacto o no; y la Nación tiene el Conpes que les mencioné el 3677, este es un Conpes que contempla cerca de 340 mil millones de pesos al año en vigencias futuras del año 2016 al año 2032 y en ese Conpes, digamos, traída a valor presente, lo que suman los 340 mil millones de pesos estaríamos hablando a valor de hoy en pesos de 5.4 billones de pesos. Entonces eso es lo que tenemos como conocimiento a ciencia cierta de que esté comprometido ya para estos proyectos.

Ya mencionaba yo el tema del acuerdo con el cupo de endeudamiento, pasemos la siguiente que también

tiene que ver con lo que les explicaba del proyecto, en lo relativo a la financiación de la Nación para todos los proyectos de movilidad en la región capital, incluido el tren de cercanías, el Metro, TransMilenio, etc., pasemos a la siguiente, entonces esto nos deja, perdón devolvámonos, esto nos deja en el anterior, anterior, nos deja con un faltante que no sabemos a ciencia cierta cuánto es, porque estamos hablando de una plata que es para varios proyectos en el distrito y una plata que es para varios proyectos en la Nación y un faltante para lo que es el monto total. Entonces ahí hay que empezar a trabajar en cómo logramos y hablaba alguien de hacer gimnasia financiera aquí para evaluar de dónde sacamos plata y cuánta plata podemos conseguir.

Sigamos, entonces, yo les decía que esta financiación es compartida para todos estos proyectos de tren de cercanías. Sigamos, ahora bien, ante este valor y este un poco baldado de agua fría que nos cayó con el costo que nos dijeron con el estudio, nos encontramos con un dilema, bueno y qué vamos a hacer. Entonces el doctor Simón Gaviria, que lamento que no haya asistido el día de hoy pero sí estaba hace una semana, dijo que si el costo superaba los 6.8 billones de pesos habría que priorizar, no se puede hacer todo lo que está planteado, hay que tomar decisiones o eventualmente disminuir los costos para aplazar parte de las inversiones que están contempladas en esa bolsa general que está contemplada en la Nación.

Aquí yo quería que el doctor Simón Gaviria nos explicara pero el alcalde de pronto lo pueda hacer, la cifra de 10 billones de pesos qué suma exactamente, porque como les digo uno al revisar las respuestas de la administración distrital, del Ministerio de Hacienda encuentra lo que les dije, 3 billones 5.4, pero aquí hablamos o habla Simón Gaviria de 10 millones de la bolsa que incluye, según él ha dicho en declaraciones públicas, tanto lo que aporta Bogotá como lo que aporta la Nación; entonces, ahí hay un diferencia entre 8.4, 8.7 y 10 millones que sería bueno que nos explicaran, cómo se explica esa diferencia o de dónde surgen estas cifras. Entonces, para resumir Simón Gaviria dijo, si el Metro sale más caro, habrá que aplazar otras obras que están contempladas para Bogotá.

Pasemos a la siguiente declaración, es la declaración del alcalde, que explicó, entiendo, antes de la revelación de estos estudios o del informe que contempla el costo de 15 millones de pesos y dijo que había hablado con el alcalde, perdón con el director de Planeación Simón Gaviria, se había reunido y precisamente le había dicho que la respuesta de Bogotá frente a la posible necesidad de priorizar los proyectos era que Bogotá Priorizaba el proyecto Metro.

Esto tiene implicaciones importantes, yo quiero aquí plantear la pregunta, qué significa priorizar; ¿priorizar es aplazar por completo hasta que no podamos conseguir otros recursos las demás obras o priorizar es arrancar primero una y muy rápidamente la otra?, qué significa priorizar, es importante que el

país y la ciudad lo sepan. Por qué lo digo, porque un estudio contratado precisamente en el año, si no estoy mal 2010 o 2009 a raíz de los estudios conceptuales y que fue hecho por una firma experta en esto sobre el tema de la demanda, la firma es Steer Davies Gleave, dijo que las inversiones no deben concentrarse únicamente en el corredor del borde oriental, sino que se requiere de atención generalizada de la ciudad, dando prioridad a los Proyectos de infraestructura contenidos en el documentos Conpes 3677 que fueron priorizados por el Gobierno Distrital.

También dice este informe de Steer Daves, dentro de las alternativas que se debe considerar está la solución tipo Metro, pero en todo caso, Senador Velasco, esto no reemplaza la infraestructura actual de troncales TransMilenio y, por el contrario requiere invertir en la finalización o terminación y mejora significativa de la infraestructura y servicios troncales de TransMilenio, es decir, el Metro tiene que hacerse, pero tienen que hacerse también las troncales de TransMilenio, tiene que construirse el sistema integrado de transporte, un sistema multimodal, no puede ser solamente el Proyecto Metro, porque eso no va a resolver los problemas de movilidad que tiene Bogotá, ni a mediano, ni a largo plazo.

Entonces llegamos a la pregunta, qué pasa con los otros Proyectos, troncal de la Boyacá, así como muchos han dicho, que es fundamental servir el corredor oriental por un sistema pesado, también han dicho que el corredor occidental y lo decía su hijo, Senador Serpa, ayer en un debate en el Concejo, requiere de un sistema que pueda satisfacer esa demanda, no podemos dejar el corredor occidental de Bogotá, la conexión entre Kennedy-Fontibón-Engativá-suba, a merced de lo que se pueda conseguir como recursos de aquí a 12, 15 años, tenemos que también concretar con qué dineros, o con qué fuentes o con qué mecanismos podemos financiar el Proyecto que requiere el TransMilenio en el sector occidental de la ciudad; están los cables, se habla ya de la apertura, entiendo que se abrió la licitación del Proyecto de Cable en Ciudad Bolívar, sería bueno que también nos explicara aquí el Alcalde, eso qué parte de la bolsa va a comer, de dónde va a sacar plata el Proyecto, la ciudad y la nación para los cables que se están contemplando y a los cuales ya se les abrió la licitación.

Y otros Proyectos son la rehabilitación de la Caracas y el Tren Cercanías, y aquí quiero plantearles una duda, digamos, que surge de las declaraciones del Distrito, y es específicamente sobre la Boyacá, si ustedes ven la declaración del doctor William Camargo que el Director del IDU, el Instituto de Desarrollo Urbano, él la dio el 27 de octubre, ayer, en el Concejo, dijo básicamente, hablando de la troncal de la Boyacá, esta troncal contará con 32 estaciones en los 35 kilómetros de largo que tiene el trayecto y el costo está calculado en aproximadamente 1.2 billones de pesos; pero solo hasta mayo del 2015, ojo con lo que dice aquí, solo hasta mayo del 2015 sabremos, porque para la fecha se abran terminado los estudios

de prefactibilidad, de prefactibilidad, dijo él ayer, o sea, en mayo de 2015 conoceremos la prefactibilidad de la troncal de la Boyacá TransMilenio.

Pero resulta Senador Serpa, que hace un mes exactamente, en *El Tiempo*, 25 de septiembre de 2014 él dijo, cuando le preguntan sobre la Boyacá, qué va a pasar con la Boyacá, dice, el IDU asumió directamente la realización de los diseños de la troncal de la Boyacá, los está haciendo el IDU y van a estar listos en diciembre.

Entonces ya yo me pierdo, porque primero dice que la prefactibilidad está lista en mayo, pero luego que los estudios y diseños estarán listos en diciembre, entonces yo no, digamos, sería bueno que nos aclaren en qué etapa están estos Proyectos para saber, digamos, a ciencia cierta cómo se puede avanzar en ellos, la obra arrancará su construcción en mayo del año próximo, o sea, él en una declaración ayer nos dice que la prefactibilidad está lista en mayo y en otra declaración nos dice que en mayo se arranca la construcción.

Yo no soy experto realmente en este tipo de obras y por eso es bueno que esté aquí el Alcalde y estén aquí quienes van a liderar este Proyecto, pero he entendido en la investigación que he hecho de las troncales de TransMilenio, por ejemplo que uno arranca por la prefactibilidad, luego hace la factibilidad, como lo dice su nombre, luego hace los estudios y diseños definitivos de la obra, y luego inicia la construcción. En la fase tres de TransMilenio, por ejemplo uno de los problemas que tuvo esa fase y que advertimos desde el Concejo de Bogotá, fue que se inició la etapa de construcción, sin tener todavía los estudios y diseños terminados, había falencias en los estudios de factibilidad, falencias y faltantes en los estudios y diseños y eso llevó a que se abriera el boquete que aprovecharon los Nule, entre otras cosas y que aprovechó el cartel de la contratación para sacar tajada con adicciones presupuestales y para robarse los anticipos de la fase tres de TransMilenio.

Entonces esa experiencia de la fase tres de TransMilenio nos debe servir ahora, para tener mucho cuidado en todos los Proyectos de movilidad de la ciudad, en no tener, o en no avanzar en la construcción o contratación de una obra hasta no tener claro si los estudios y diseños están listos, o si el constructor que es otra modalidad va a hacer los estudios y diseños y la va a construir a partir de una factibilidad que no tenga problemas, esa es otra pregunta que yo debo plantear para garantizar que estos proyectos se hagan.

Ahora bien, aquí quiero yo expresar un poco una preocupación sobre la movilidad de Bogotá que le había dicho al alcalde en el principio, yo he dicho que el Metro, el eje, yo he dicho que hace parte de un sistema integrado, se requieren otras cosas. Que aquí hay un punto a tener en cuenta, se haga o no se haga Metro se requieren muchas medidas para Bogotá, se debe hacer Metro, pero si por alguna razón no se hace se requieren medidas y si se hace también, porque este Metro siendo optimistas estará en funcionamiento en el 2021, en 7 años y en la mente

de muchos colombianos y de muchos bogotanos está la creencia de que el proyecto Metro nos va a resolver los problemas de aquí a uno o dos años y no es así, y no solamente no es así, sino que la construcción en pantallas que llaman por la vía de la carrera 11 va a generar un impacto en la movilidad bastante importante, hay que cerrar por fases la carrera 11 de Bogotá para poder hacer la construcción del proyecto Metro en esta vía, entonces hay que tomar medidas de mejora del sistema de TransMilenio, de mejoras de administración del sistema TransMilenio.

Otras medidas que yo le reconozco al alcalde ha hecho, ha tomado medidas por ejemplo que tienen que ver con el pico y placa, con el pico y placa de transporte público, entiendo que hay un proyecto para ampliar las ciclorrutas en más de 100 kilómetros, lo cual se requiere para Bogotá, ha habido muchas críticas por las vías para las bicicletas que hay en algunas vías como la 50 etcétera, yo creo que ese sí es un camino al cambio lo que usted está planteando ahí, la ciudad tiene que pensar un sistema multimodal y las bicicletas aunque no van a mover nunca la demanda que va a mover un sistema TransMilenio, un sistema Metro, se requiere como una de las fórmulas, en eso está bien.

Pero yo me pregunto qué ha pasado con otros proyectos fundamentales para la ciudad, precisamente en el tiempo de espera para la construcción del Metro hay que hacerlos, un sistema de gestión del tráfico, ese sistema si mal no recuerdo JICA o quienes trabajaron en JICA planteaban para Manila en los años 90, Manila la capital de Filipinas, llegó a buscar al Banco Mundial y a los japoneses a decirles no tenemos plata para un sistema de transporte pesado, entonces qué hacemos con esta plata, y esos japoneses le dijeron, mire, en términos de costos bajos y alto beneficio lo mejor es la gestión del tráfico, control del tráfico, eso no es cambiar los bombillos de los semáforos, simplemente no, por los bombillos led, esos es tema de un sistema inteligente de gestión del tráfico que responda a las dinámicas de la ciudad, que garantice que la semaforización funciona de manera eficaz y eficiente para enfrentar los problemas.

Aquí Senador Elías cuando vaya hasta la avenida El Dorado con la 28, una intersección que muchos congresistas toman para ir al aeropuerto, precisamente, váyase allá a esa intersección de la 28 con la avenida El Dorado, la avenida el Dorado tiene ahí 10 carriles, 5 en cada lado, 3 de vehículos particulares, dos de TransMilenio y la 28 tiene 4 carriles apenas, esa intersección. En hora pico a las 6:00 de la tarde, ese semáforo dura 1 minuto y 15 segundos para la 28 que es la pequeña y 45 segundos para la avenida El Dorado, eso muestra que hay falencias en la gestión del tráfico y eso muestra que no hemos aprovechado mecanismos que nos pueden generar un impacto importante que en Manila aumentaron la velocidad en cerca de un 30% solamente congestión del tráfico.

Aquí, Senador Ángel Custodio, usted sabe, la mayoría de la policía de tránsito no está preparada

para pensar en mover el tráfico sino para bloquearlo, no nos digamos mentiras, este comentario hace todo bogotano cuando hay un policía de tránsito, ah, ya entiendo porque es el trancón, eso lo dicen los bogotanos, ¿por qué? Porque no hay un concepto de entrenamiento que lleve a que esos policías piensen en la movilidad, en mover las vías, en que no paren en vías principales camiones, en que no haya cargue y descargue en las vías principales en hora pico, en que haya una gestión o un manejo de los parqueaderos mucho más eficiente, a que haya cobro por parqueo en vía para recoger recursos, en que haya lo que se ha hablado cobro por congestión, eventualmente hay que hacerlo, hay que pensar en sectores de la ciudad donde no hay ninguna posibilidad de aumentar la capacidad de las vías y tendremos embotellamientos indefinidamente.

Londres por ejemplo que es una ciudad que tiene más de 1.000 kilómetros de redes férreas entre Metro y trenes, requiere de cobro por congestión porque no tiene capacidad para garantizar las vías, digamos los embotellamientos no se resuelven tampoco con el Metro, el Metro resuelve los problemas de inmovilidad de la ciudad, los TransMilenios también, pero no resuelven los temas, digamos, de trancones, trancones hay y van a haber y tenemos que entenderlo como habitantes de esta ciudad, entre otras cosas porque Bogotá y Colombia tiene una tasa de motorización baja con respecto a otras ciudades, perdón, a otros países del mundo y aquí va a crecer, entre otras cosas hay un problema con las motos, está creciendo exponencialmente el número de motos en Bogotá y eso va a tener un impacto en la demanda de transporte Metro, pero entonces pasemos a la siguiente, ya plantee la pregunta sobre de dónde van a salir los recursos y ahí quiero obviamente oír respuestas de parte de la alcaldía. Pensemos en los costos de operación, que es un tema del que no se ha hablado mucho, los costos de operación requieren es decir, cuando opera un sistema de estos, Senador Orlando Castañeda, requiere para la mayoría de los casos un subsidio en la tarifa, es decir, con lo que paga el ciudadano no se cubren los costos operacionales del sistema, entonces hay que subsidiarlo, hay países que subsidian 300, 400, 500 hasta 1.000 millones de dólares al año el sistema de transporte público, son países que tienen plata para financiar eso, que buscan herramientas para hacerlo. Bogotá debe buscar eso con lo que yo mencionaba, cobros por congestión, parqueo en vías, etcétera, etcétera y otras fórmulas que voy a mencionar ya un poco más adelante.

Pero entonces aquí miramos el porcentaje de subsidio en algunas ciudades del mundo. Berlín 51%, París 55%, Bruselas 48, Madrid 60%, México 53, Buenos Aires 54, esto de Bogotá es una cifra un poco que nos lleva un poco perplejos pero una explicación es la primera etapa del sistema integrado de transporte requirió de un esfuerzo muy grande del distrito para poder hacer viable el sistema y eso se explica por esto, pero digamos no es la proyección a largo plazo de lo que será el subsidio del sistema integrado de transporte público.

Ahora bien, ahí yo me pregunto, si escogimos o vamos a escoger un Metro que para aterrizarlo, Representante Deluque, en términos que, digamos, podamos entender fácilmente, uno puede llegar, digamos, a tomar la decisión de tener una casa pequeña, una casa como las casas que está entregando este gobierno y comprar un mercedes, o puede decir no, hombre yo más bien me compro un Aveo no me compro el mercedes todavía porque no tengo la plata para el mercedes. Bogotá un poco por lo que he oído expertos en movilidad y en sistemas Metro, aquí está planteando uno de los mejores metros del mundo como fórmula, en su capacidad, en sus características, es decir nos estamos montando en el mercedes, eso es lo que queremos y eso puede tener unas implicaciones no solamente en términos de la construcción del Metro sino también de la operación de ese Metro, porque obviamente un sistema o un tren más pesado con mayor capacidad tendrá costos operacionales mayores que un tren menos pesado.

El estudio de SENER el estudio conceptual y esto es un tema que mencionaba, pasemos a la siguiente antes de volver a esa cifra, mencionaba uno de los validadores que contrató el gobierno Uribe, el validador de la universidad de los Andes, planteaba que al revisar el estudio de SENER se contemplaba un déficit operacional de cerca de 300 mil millones de pesos al año para el sistema integrado de transporte público, 150 millones de dólares y según este validador esto estaba subestimando, la reducción de la demanda que se podía producir por cuenta del aumento por ejemplo de las motos en Bogotá y del aumento en general de la motorización en la ciudad y para ellos, los validadores, una cifra más cercana a la realidad podía ser alrededor de 436 mil millones de pesos de déficit operacional al año de este sistema.

Esto es sobre el proyecto Metro que era más un Aveo, ahora miremos el Mercedes, si los costos operacionales son mayores yo me pregunto, de dónde va a salir la plata para financiar ese subsidio a la tarifa al año, que puede ser superior al medio billón de pesos, de dónde los va a sacar Bogotá, es una pregunta que debe hacerse y debe aclararse antes de avanzar en el proyecto para no tener la dificultad de que cuando entre en operación el proyecto tengamos un hueco en la ciudad de Bogotá en términos fiscales. Esto se explica un poco también por un estudio que hizo la Universidad de los Andes, volvamos a la gráfica anterior, hecho por Bocarejo Acevedo, Juan Carlos Echeverry entre otros, que es el estudio del transporte como soporte al desarrollo, una visión al 2040. Si ustedes ven la gráfica, en la gráfica está estipulado los viajes en el sistema de transporte público integrado, digamos en la columna, en la línea roja, y esas son las proyecciones al año 2040 la tendencia del año 2020 al 2040 es a la baja, mientras que la tendencia en términos de viajes en carro tiene un aumento considerable y en viajes en moto tiene un aumento considerable. Esta cifra tendrá un impacto en la demanda del sistema integrado de transporte público y por lo tanto en el Metro y por lo tanto debe ser tenido en cuenta a la hora de avanzar en el proyecto.

Dicho esto, es fundamental que el Alcalde nos explique según el estudio que conoce mejor la administración distrital, qué pasará con esa tarifa del sistema Integrado de Transporte Público, si es una tarifa plana, si es una tarifa digamos diferencial y que dependerá de cómo se mueve uno en el sistema integrado público, incluyendo el Metro, porque esto nos puede llevar a explicar si por ejemplo quien se monta en un bus azul va a subsidiar parcialmente a quien se monta en el Metro, puede haber personas que nunca se montan en el Metro, es más, el proyecto Metro según la proyección del estudio va a mover cerca de 8, 10% de los viajes de Bogotá. Del 100% la primera línea va a mover entre 8 y 10% es decir, el 90% de los viajes no se va a mover por esta línea.

Entonces la pregunta es, si vamos a subsidiar todos o solamente los que no se van a montar, o los que se van a montar o quien digamos. Cómo es la estructuración en el sistema integrado de transporte público, incluyendo la entrada de un Metro más pesado, más costoso, con más costos en operación para la viabilidad en la operación del proyecto.

Bueno, aquí ya como la última etapa de mi presentación, yo quiero plantear, digamos alternativas, aunque el Alcalde me va a decir no se le atravesase al Metro diciendo que hay que replantear cosas, etcétera, pero yo creo que hay que plantear este debate para el país y es necesario que se haga. Una fórmula es, aumentar la financiación bien sea del distrito, bien sea de la Nación, bien sea de ambos según esa esa bolsa, entiendo que ya está contemplado eso, entonces sería bueno conocerlo.

Otra fórmula es buscar alternativas de fuentes de recursos, alianzas público-privadas, por ejemplo, aquí quiero plantearles digamos al tema de las Alianzas público-privadas para la construcción de las estaciones, lo ha mencionado, sino estoy mal, Simón Gaviria, no sé si también la Alcaldía lo contempla, puede ser una fórmula para poder construir las estaciones del proyecto Metro, especialmente las estaciones, para hacer esa alianza, y aquí quiero traer a colación, una fórmula que es muy interesante.

Pero Senador Mejía, requiere de mayor estudio por parte del distrito y de la Nación, y es cómo logramos aprovechar la valorización que produce un proyecto de transporte masivo construido por el Estado, en los predios aledaños, eso es una valorización real. En el mundo el aumento promedio del valor, digamos, de los predios alrededor de un proyecto Metro, es entre 5 y 10% para predios residenciales, y entre 10 y 30%, para predios comerciales.

Un ejemplo es la línea del jubileo en Londres, que costó 4.5 billones de euros, 4.500 millones de euros, y la tierra cercana y afectada o beneficiada por este proyecto, tuvo una valorización de 3.000 de 3.6 billones, o sea 3.600 millones de euros, es prácticamente un 70, 75% de lo que era ese proyecto. Ahora bien, no es fácil lograr esto, miremos la gráfica siguiente. ¿Que nos ha pasado en Bogotá?, ustedes pueden reconocer las culatas de la, sino estoy mal ahí hay culatas de la 26 y culatas, tal vez de la 80, pues eso es básicamente, que construye, el Estado hace

una inversión inmensa en un sistema de transporte y, termina la ciudad dándole la espalda al sistema de transporte, mirando para otro lado, eso es absurdo, eso es un error de urbanismo y de planeación urbana, ¿por qué?

Porque nos ha pasado, en las estaciones de TransMilenio por ejemplo en los portales, Senador Ángel Custodio, usted conoce muy bien, piensen ustedes en el portal de la 80, de TransMilenio, ese es un portal donde el Estado hizo una inversión, y fueron los privados los que ganaron toda la valorización, absolutamente toda, ese es uno de los errores en la construcción del sistema de transporte de TransMilenio, no nos puede pasar eso con el Metro, el Metro no solamente requiere aprovechar esta herramienta, sino que es fundamental para que sea viable, en mi opinión, y miremos un caso exitoso en esta fuente de recursos para el sistema de transporte público.

Es un caso emblemático, es el Metro de Hong Kong, la empresa del Metro de Hong Kong, garantizó una integración entre el sistema de transporte y la finca raíz, el Metro de Hong Kong, tiene, rascacielos de su propiedad, en Hong Kong, es el propietario, de los centros comerciales de las estaciones en buena medida, eso es como que nos pongamos aquí a pensar, que un Metro o el Metro de Bogotá, entrara en la estación de Centro Mayor, digamos y se metiera a Centro Mayor, y el Metro recibiera los recursos por el producto, digamos de los dividendos que produce este tipo de comercios.

Eso es un esfuerzo fundamental que ha hecho una ciudad como Hong Kong y que es interesante analizarlo. Aquí tenemos por ejemplo las etapas que han llevado a que el sistema Metro de Hong Kong, tenga ganancias por 2.000 millones de dólares al año, ganancias al sistema. Mientras que la mayoría requiere de un subsidio inmenso, este sistema tiene ganancias por 2.000 millones de dólares al año, esas ganancias permiten mantener el precio de la tarifa bajo, obviamente, pagar la inversión que se hizo del sistema, todo el sistema, incluyendo obviamente la línea del Metro.

Aquí hay unas imágenes que podemos mostrar sobre ese caso exitoso de Hong Kong, un poco del concepto de lo que son esas estaciones, son centros comerciales, es finca raíz, claro, hay que tener en cuenta que Hong Kong es una cosa y Bogotá es otra. La institucionalidad es distinta, eso es una ciudad, digamos, que tiene una particularidad histórica en la conformación de sus instituciones, en la dinámica, en la motorización, pero, sin lugar a dudas, la captura de las rentas producto del desarrollo urbano que se genera alrededor de un sistema de transporte masivo, es una opción para financiar el proyecto Metro.

Ahora bien, esto se ha hablado y lo han hablado en Bogotá desde hace varios años, yo me pregunto es, ¿qué estudios han logrado aterrizar la cifra de cuánta plata se puede conseguir por esta vía? Entiendo Alcalde que el estudio SENER hablaba del 33% del proyecto, no sé si eso se puede extrapolar al nuevo costo del proyecto y decir que el 33% de este

proyecto, es decir, cerca de 5 billones de pesos, se podría financiar por esta vía, o por si se requiere de profundizar este estudio.

Yo creo que es fundamental hacerlo, profundizarlo rápidamente para poder tener las cifras que nos permitan saber a ciencia cierta, ¿cuánto se puede sacar ahí?, para la construcción del Metro y para la operación del mismo cuando esté listo por el problema que tendremos seguramente del déficit operacional.

Ahora, se abre la posibilidad de que empecemos a pensar en reducir costos, esto se lo he oído más a Simón Gaviria, que al Alcalde, los costos de los metros aquí digamos son cifras de hace 14 años, pero, en proporción valdría la pena mirarlo, un Metro subterráneo cuesta 4 a 6 veces, lo cuesta un Metro a nivel, y un Metro elevado cuesta dos a 2.5 veces lo que cuesta un Metro a nivel, es decir, al tomar la decisión de hacer un proyecto solamente subterráneo, nos estamos montando, digamos, en la modalidad de metros más costosa de todas, que es el Metro subterráneo.

El proyecto SENER entiendo y eso creo que es fundamental aclararlo, tuvo una restricción, la alcaldía y entiendo que el Gobierno nacional de la época, le dijeron a SENER, usted tiene unas restricciones, usted no puede superar más de 6 o 7 billones de pesos, y eso llevó a que SENER dijera, bueno pero entonces llevemos el Metro hasta la 100 y no hasta la 127, en una primera etapa. Aprovechemos corredores férreos, para que sea menos costoso porque eso es a nivel, ahora no sé si en esta ocasión la alcaldía no le puso ningún tipo de restricción a quienes hacen parte del consorcio L1, a Euroestudios y la otra firma, Idom. Vale la pena que nos aclare, si aquí no hay restricciones, porque eso tiene que tenerse en cuenta a la hora de definir este proyecto.

Yo creo que no es loco pensar en evaluar una reducción de costos a partir de revisar, dónde se podría sacar a nivel el Metro, dónde se podría elevar el Metro si es que se puede, así esto requiera algunos estudios adicionales, ojalá no sean, digamos muy largos, pero creo que cuando uno toma la decisión, Senador Navarro, de montarse en un proyecto de infraestructura, el mayor en la historia de Colombia, pues no es malo tener el menú completo y saber con qué parte del menú nos vamos a ir y qué implicaciones tiene, y qué costos tiene.

Si uno mira el costo por kilómetro de este Metro y lo compara con otros, se da cuenta del costo que tiene. El proyecto SENER hablaba de 118 millones de dólares por kilómetro, Sao Paulo construía y terminada entiendo, construía en el 2006 no perdón, iniciaba en el 2006, si no estoy mal, 147 millones de dólares kilómetro, Panamá 134, México 56, Caracas 110, Lima 56, Madrid 69, Toulouse en Francia 107, Torino en Italia 94 y Bogotá 277, según el proyecto que nos presentaron.

Entonces, aquí estamos hablando de un, como decía yo hace un rato, de un Mercedes o inclusive más, Senador Guerra, de un Roll Royce de metros prácticamente, un Metro muy bien jalado pero muy

costoso para la ciudad y eso hay que tenerlo en cuenta. Entonces, yo digo si uno revisa por ejemplo el corredor por donde va a pasar el Metro, encontramos la avenida Villavicencio, aquí hay unas imágenes, por esta, pasando el Metro de manera subterránea, para los urbanistas sería un sacrilegio pensar en un Metro elevado por ahí.

Yo no sé si sea sacrilegio o no, hay metros elevados en el mundo que no son tan feos, Senador Serpa, hay metros elevados en algunos países que usted seguramente conoce, que no son tan feos. Aquí hay otro corredor, la avenida primera de mayo, también en varias etapas del corredor, donde se podía pensar o evaluar por lo menos o descartar pero con una evaluación, en el caso del norte, la novena, a partir de la 109 o de la 106, va a ir subterráneo por debajo de los rieles del tren, por ahí están los rieles del tren del norte, pero vamos a meter el Metro por debajo de esos rieles, teniendo en cuenta las restricciones que puede tener Bogotá y Colombia, por qué no pensar en aprovechar esos rieles, y meter el Metro por ahí, desde la 106 o 109, hasta eventualmente la 127.

Es una opción que creo no se debe descartar, y aquí les muestro imágenes de metros elevados que dicen que son un sacrilegio, pues ese sacrilegio es en París, Senador Guerra, por ejemplo, es la línea 6 del Metro de París, no genera una cicatriz urbana como sí la generan los metros por ejemplo en New York, como otras ciudades del mundo, que no fueron pensados elevados teniendo en cuenta el entorno urbano.

Aquí hay otra que es en La Haya, en Holanda, claro es un Metro digamos ligero, pero miren, el diseño de ese Metro, no me parece a mí que genere un impacto, todo lo contrario, puede convertirse hasta en una atracción, en Bogotá, un Metro bien diseñado como el de La Haya. Está también el Metro, de las Vegas, también, eso es un Metro ligero obviamente y lo reconozco para que no me vayan a decir, oiga usted está pensando, es Metro ligero, no, pero se puede pensar en diseños que no tengan un impacto urbano tan negativo para la ciudad, pero que nos permiten viabilizar eventualmente el proyecto en algunas zonas.

Ahora hay un capítulo que menciono a raíz de lo que conocí de la reunión de hoy del Alcalde, con el Ministro de Hacienda, y es una propuesta que no es excluyente con estas, pero que también puede ser interesante, y es hacer el proyecto por fases. Está muy largo, pero es que el proyecto es costoso, bueno, el tema por fases hay que evaluarlo, porque según oí a expertos le dicen a uno, por fases se puede hacer, es decir haciendo el proyecto Metro, pero no en toda su extensión todavía, yendo hasta la 100, yendo hasta la 72, etcétera, pero lo que hoy oí es distinto, es que la primera fase es hacer el hueco y eventualmente el túnel, digamos, los rieles, la segunda fase será hacer las estaciones, y la tercera fase sería hacer eventualmente ya la operación, el material rodante. Si cuando se habla de fases Alcalde, se refiere a fuentes de financiación, me parece interesante la figura, pero si fases es en el tiempo, puede ser complejo porque

no obvio de un Metro que se inicie su construcción, digamos, primero un hueco y se espera unos años para pensar en conseguir la plata para las siguientes fases.

Entonces ese tema de fases no lo conozco a profundidad ustedes lo han planteado hoy, sería bueno que nos lo explique también para ver si puede convertirse en una fórmula para financiar este proyecto y hacerlo viable. El último capítulo, es el capítulo que tiene que ver con un elemento fundamental para esto, y es la institucionalidad que se requiere para construir un proyecto de esta envergadura.

Digamos, TransMilenio no puede ser la institucionalidad para construir el proyecto Metro, el IDU, creo que tampoco, creo que tenemos que ver experiencias internacionales, ya en el estudio SENER, se hablaba de la experiencia por ejemplo de Madrid, de cómo funciona el Metro de Madrid, cómo incorpora eventualmente a todos los actores, si quieren pasemos al Metro de Madrid para que vean, donde hay un Consejo de Administración y un sistema que integra todos los modos de transporte de ese sistema que incorpora Metro ligero, tren de cercanías, Metro pesado, buses, intraurbanos y, obviamente también los buses interurbanos, etcétera.

Ahí en esa institucionalidad hay que garantizar varias cosas, primero, que obviamente esté presente la Nación, que va a poner plata importante en el proyecto, que esté presente obviamente también el distrito, directamente, creo que es fundamental que estén presentes, si va a haber aliados privados en el proyecto, si van a participar y deben participar los usuarios del sistema, como un rol en la dirección de ese sistema, deben cumplir, creo que es fundamental garantizar que eso funciona bien, si uno mira TransMilenio, TransMilenio solamente tiene al Distrito, y eso es controlado por la Alcaldía.

El Metro de Medellín por sus características, sí incluye a particulares que son designados por el Gobierno nacional, ahí es distinto, entonces hay que analizar estas figuras, pero creo que ese es uno de los elementos fundamentales para ser viable este proyecto. ¿Por qué lo digo?, porque en Colombia no tenemos experiencia en construir metros, no tenemos, solamente la de Medellín. El otro día hubo un taller en el periódico *El Tiempo*, Senador Macías, y hablaban los expertos sobre el Metro, y uno de esos expertos sobre el Metro, que eran más de 20, pidió la palabra y dijo:

Yo quiero preguntar aquí quién de ustedes de todos estos expertos en Metro, han trabajado en algún Metro, y ninguno había trabajado en un Metro, ninguno, ¿porque?, porque no tenemos esa experiencia básicamente, solamente el caso de Medellín que tuvo problemas como lo dijimos hace un rato, entonces la institucionalidad incluye un marco legal de la institución que estará a cargo de liderar todo el proyecto desde su construcción, hasta su operación, pero también que incluye cómo vamos a blindar ese proyecto.

Bastante nos ha costado la corrupción en Bogotá. Ayer tuvimos una noticia positiva, de una condena, ojalá vengan más, independientemente de los Partidos que involucren, todos deben ser castigados por haber participado en ese carrusel, pero tenemos que blindar las inversiones, y esta es la inversión más grande, esto estamos hablando de una inversión que se puede acercar a 12, 13 veces lo que se invirtió en la fase 3 de TransMilenio, sí, ahí perdimos más de 500 mil millones de pesos por la corrupción.

Tenemos que blindar este proyecto, y esa institucionalidad nos va a permitir sacar un poco de la dinámica política, al proyecto, claro que el Alcalde Petro le está dando un impulso fundamental al proyecto, pero no se puede entender solamente como un proyecto del Alcalde Petro, claro que el Presidente Santos le quiere dar un impulso, pero no se puede entender cómo un proyecto del Presidente Santos, este es un proyecto de Nación, de Estado, donde todos debemos jugar un papel de apoyo, y por eso la institucionalidad es fundamental para que saquemos de ahí.

Amí me preocupa por ejemplo, Senador Benedetti, no tanto el chat pero me preocupa sobre todo que tengamos personas en el IDU, que de pronto no tienen la experiencia para manejar un proyecto de esta envergadura, que hoy están liderando el proyecto, ya, a estas alturas del proyecto deberíamos haber construido la institucionalidad, me dirá el Alcalde, su Partido no ha permitido que se haga en el Concejo y tiene razón, y yo le haré un llamado al Partido Cambio Radical en el Concejo para que acompañe este proyecto y nos montemos en el proyecto Metro sobre la base de que lo hagamos viable.

Ese es un llamado de atención que acepto y que transmitiré a los miembros de mi Partido, como creo lo deben hacer los demás Partidos de la Unidad Nacional, para que este sea un proyecto como dije de nación. Aquí no me voy a estallar porque ya llevo bastante tiempo en la estructura, pero quería hacer énfasis en eso, creo que este proyecto debe ser un proyecto, Alcalde, para hacerlo en términos, digamos de la Ley de transparencia, de acceso a la información.

Esa es una Ley que aprobó este congreso hace cerca de 2 años y busca replantear un poco la forma como se ejecuta el presupuesto o sensibiliza la ejecución del presupuesto, y a mí me parece fundamental, que pueda haber seguimiento en tiempo real al ciudadano a la ejecución del proyecto, que sepamos con quién se reúnen los que van a definir ¿quién va a construir el Metro?, no olvidemos la cantidad de casos de corrupción a nivel internacional por la construcción de sistemas férreos, los casos en Europa, no voy a mencionar empresas, pero todo el mundo las conoce, que pagaron sobornos y que están siendo investigadas por pagar sobornos para que se construyeran sistemas con su eventualmente tecnología.

Entonces, este proyecto Alcalde, yo propongo y creo que es fundamental que desde hoy, lo convirtamos en proyecto donde se implemente la

ley de transparencia y acceso a la información, y sepamos a ciencia cierta ¿cómo se va a ejecutar el proyecto?, ¿quién lo ejecuta?, ¿en qué etapa va?, ¿con quién se reúnen?, ¿cómo se definen las etapas?, ¿cómo se evalúan las propuestas?, etc.

Eso es clave para garantizar que cuando tengamos eventualmente sobrecostos, se explique ¿porque son?, cuando tengamos imprevistos, se explique porque son y la ciudadanía pueda ejercer control. En Chile por ejemplo llegan hasta publicar el salario del gerente General del Metro, se conoce el salario del gerente del Metro, aquí por ejemplo, yo presenté un proyecto de Ley que espero sea discutido que el ponente, es del Senador Roy Barreras, sobre el lobby.

En este congreso hace lobby mucha gente y ese lobby no se hace por encima de la mesa y creo yo, se debe hacer por encima de la mesa. En estos proyectos metros sí que hay lobby, sí que hay lobby por la dimensión de la inversión. Entonces tenemos que garantizar que ese lobby, si se va a hacer se haga por encima de la mesa y los colombianos podamos ver, ¿por qué los franceses proponen este Metro?, ¿por qué los españoles, proponen el otro Metro?, o ¿por qué quien sea que vaya a proponer en el proyecto Metro?, avanza en el mismo.

Dicho esto, yo quiero concluir, señora Presidenta, señor Alcalde, diciendo un poco lo que decía en un principio, este proyecto del Metro es fundamental para Bogotá y para el país, debe ser tenido en cuenta como el eje fundamental de la movilidad, de la competitividad de Bogotá y de la región capital y por ende de Colombia. Los países de la Alianza del Pacífico, tienen prácticamente todos, ya Metro, Bogotá no tiene todavía Metro.

Entonces tenemos que avanzar en el mismo, pero mi propuesta teniendo en cuenta todas estas preguntas que dejé, porque yo soy consciente de que dejé más preguntas, que respuestas, pero creo que son necesarias para el debate y para seguir avanzando en el proyecto. Son claves para viabilizarlo, yo creo que este Metro, hay que hacerlo, pero hay que hacerlo bien, y para hacerlo bien, hay que responder a las preguntas e interrogantes que tenemos, a las dudas, sobre la financiación, sobre la estructuración del mismo, sobre la operación del mismo, y sobre la integración de este sistema, a los demás modos de transporte que hacen parte del sistema integrado de transporte público. Muchas gracias Presidente.

La Presidencia ofrece el uso de la palabra al señor Alcalde Mayor de la ciudad de Bogotá, doctor Gustavo Francisco Petro Urrego.

Palabras del señor Alcalde Mayor de la Ciudad de Bogotá, doctor Gustavo Francisco Petro Urrego.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra el señor Alcalde Mayor de la ciudad de Bogotá, doctor Gustavo Francisco Petro Urrego:

Buenas noches a mis colegas, hay que decirlo, a la ciudadanía, Presidente, Indudablemente estamos ante, quizás la principal obra de infraestructura de América, y una de las principales del mundo. Y por tanto el debate que finalmente es el debate de

la ciudad, hoy en boga en el mundo, el cambio del paradigma urbano, es absolutamente imprescindible y hay que llevarlo, hay que profundizarlo, hay que generalizarlo, sin que nos paralice.

Si algo ha pasado con la historia del Metro de Bogotá, es precisamente, que a pesar de que desata los debates, se cruza siempre por episodios de la historia política, a veces hasta militar, violenta, las oposiciones que terminan paralizando el proyecto y por eso, mientras Londres hace 150 años hizo su primera línea de Metro, nosotros aún estamos debatiendo.

Y a pesar de que hay una distancia en la historia de los metros de 150 años, siglo y medio, aún hoy, es el principal modo de transporte urbano, de las ciudades, es decir, siglo y medio de historia, no han desactualizado el modelo férreo, inicialmente subterráneo, porque Londres comenzó su Metro de manera subterránea y por eso el nombre clásico del Metro, allí, Underground.

Es un debate de la ciudad y yo quisiera comenzar con algunos elementos muy generales para entrar a responder a algunos de los planteamientos que ha hecho el Senador Galán. Digamos que en el siglo XX, aunque esto arrancó en el XIX, en el siglo XX las grandes ciudades y Bogotá es una de las grandes ciudades del mundo, se expresó en dos modelos y en dos concepciones de ciudad diferentes. El modelo Norteamericano, la ciudad Norteamericana Estadounidense y el modelo europeo.

Mientras la ciudad norteamericana gravitó sobre una sola forma de movilidad, el carro particular, la ciudad Europea, se movió más hacia el transporte público y, fundamentalmente férreo. Dos circunstancias lo hacían así, lo construyeron así. Los enormes terrenos en los Estados Unidos que permitían la expansión urbana, el famoso suburbio y el hecho de que el carro particular, el automóvil fuera la principal rama productiva de la economía de los Estados Unidos, sobre la cual en buena parte del siglo XX, construyó su propia prosperidad y riqueza y se convirtió en la primera potencia económica del mundo.

Es decir, el carro en los Estados Unidos, son sinónimos, sin eso la historia económica de los Estados Unidos no hubiera sido posible en el siglo XX. Ahora una ciudad construida alrededor de que el único modo de transporte, es el carro, es diferente, tiene otras connotaciones a una ciudad como la Europea, que derivada del Feudalismo, de la escasez de la tierra, apropiada en ese entonces por los señores Feudales, se fue construyendo densa, compleja, con multiuso en su suelo, con grandes poblaciones en poco territorio, lo que los llevó a intensificar el transporte público.

Del transporte público Europeo pasaron al férreo, y ahora recientemente aunque algunas ciudades en la vanguardia, lo que llamamos el transporte multimodal, es decir, Estados Unidos se volvió unimodal, Europa se volvió multimodal; son dos modelos diferentes, generan dos ciudades diferentes, dos maneras de entender la ciudad diferentes, y un

comportamiento urbano también completamente diferente, ¿qué hizo América Latina?, las ciudades latinoamericanas, las ciudades Latinoamericanas se fueron convirtiendo en las ciudades más grandes del mundo, el proceso de urbanización, fue más acelerado en América Latina que, en Estados Unidos, que en Europa, que en China.

Hoy la mayor parte de la población que vive en ciudades, se encuentra en América Latina, y la ciudad Latinoamericana empezó a llenarse de problemas, uno de ellos como responder a la movilidad de las grandes urbes. La ciudad Latinoamericana miró hacia Estados Unidos. Realmente intentó imitar el modelo de los Estados Unidos, pero su construcción urbanística, su arquitectura, era similar a la ciudad Europea. Comenzamos a construir errores, destruir, la ciudad construida, para hacer autorrutas, autopistas, pensando que en pequeños territorios densamente poblados, podíamos tener las grandes autorrutas del Estado de la Florida, de Houston.

Errores se cometieron al punto que la ciudad de Bogotá, y no fue la única, quemó sus tranvías, destruyó sus rieles, acabó con las posibilidades del transporte público eléctrico y férreo, allá a mediados del siglo XX, importó vehículos y terminó construyendo un modo, una manera de movilidad unimodal, el bus. El bus se convirtió en casi todas las ciudades latinoamericanas en el modo, en el medio de movilidad. No fue el carro, por una razón, las ciudades latinoamericanas tenían una población pobre en su mayoría, no podía imitar el modelo en los Estados Unidos, no se lanzó a Europa, no construyó sistemas multimodales, renunció al metro, quemó los sistemas férreos, y terminó en un mundo medio, que es el bus.

El modo unimodal en la ciudad latinoamericana, llegó a su límite, los debates en la ciudad de Bogotá consistieron en, si el bus era superior al vagón, si el cemento y el asfalto, eran superior a la línea férrea y creo que nos equivocamos. La ciudad de Bogotá, a pesar y en ese modelo urbanístico de movilidad, pasó, a una profunda discusión sobre si su sistema de bus era la mejor forma de movilidad. La discusión es reciente, y aún se presenta, ¿los buses pueden garantizar la movilidad de la mayor parte de la población de la ciudad de Bogotá?, la respuesta es no. Y hemos perdido décadas en haber construido un sistema multimodal, los buses no tienen la capacidad suficiente de transporte.

Las desigualdades sociales en la ciudades latinoamericanas llevan a una parte de la población, a no usar, ni el carro, ni la moto, ni el bus, y por eso la mitad de los viajes de la ciudad de Bogotá son a pie, y no son a pie por distracción, o reconciliación con el planeta, la mitad de los viajes de la ciudad de Bogotá lo hace el estrato 1 y 2, y buena parte del estrato 1 y 2 de la ciudad están encerradas en sus casas, porque no tienen con que coger un bus, y aquí entonces se plantea un debate sobre la movilidad en Colombia.

Cómo logramos que los más pobres accedan a movilizarse con eficacia en una ciudad, no hay

otra respuesta que el subsidio, y esta es parte de su debate, un sistema multimodal debe ser antes que nada, un sistema subsidiado, y entonces la pregunta que tendríamos que hacernos aquí es si es válido de acuerdo al presupuesto nacional, como una política nacional, construir un sistema de subsidio por el transporte urbano en las principales ciudades de Colombia. Que tiene que ver con una fuente de financiación.

Es más, yo adelantaré una pregunta, al Congreso, si nosotros anualmente entregamos un subsidio en el salario mínimo en transporte, todos los años, lo pagan los empresarios, ¿por qué en las grandes ciudades donde se empiezan a construir sistemas de transporte masivo, independientemente si es metro, bus o todos, no se entrega ese subsidio en tarjetas del sistema del transporte masivo?, y dejo esta inquietud porque es del orden nacional y lo planteo en el Congreso de la República.

Si esto lo pensáramos, una parte de la financiación del sistema, hoy en déficit en las principales ciudades de Colombia, podría financiarse vía no presupuesto nacional, sino vía parafiscal, la nómina, lo que actualmente se paga como subsidio de transporte al salario mínimo se puede constituir simplemente en un pago en especie a través de tarjetas, con lo cual en la mayoría de las ciudades grandes de Colombia e incluso medianas, podemos escaparnos de la moto, que es el principal problema de movilidad, todavía no en Bogotá, pero si en muchas ciudades del país.

Este es un primer elemento porque el subsidio al transporte no solamente podría resolvernos problemas de movilidad respecto a la moto, el mototaxismo y otras formas, sino porque es una fuente de financiación, que en la exposición del Senador Galán, no se tuvo en cuenta y yo quiero plantearlo de entrada. En París, en las ciudades Europeas, la principal forma de financiación de sus sistemas de transporte es el parafiscal sobre la nómina, no el recurso público presupuestal, que también lo es, pero no en la misma proporción.

Ahora el subsidio a la movilidad en los sectores más pobre de la población, en las ciudades, tiene un elemento que no solamente es financiero respecto al sistema, sino de superación de la segregación social y quiero aclararlo, y tiene que ver con la ciudad latinoamericana con profundas desigualdades sociales, que no encontramos, ni en Europa, ni en Estados Unidos. Y es que, si el pobre se queda encerrado en su casa, y la ciudad cada vez más grande, si su movilidad solo es su fuerza muscular, muchas veces con discapacidad física, no sale de la pobreza.

Es decir, superar la segregación social en movilidad, moverse, poder moverse en una ciudad que es, por definición el espacio de la oportunidad económica, es fundamental para superar los niveles de pobreza extrema y de pobreza. Partamos hacia otro elemento de los nuevos paradigmas urbanos, que no solamente es de cómo se supera la segregación social, sino cómo concebimos la movilidad, no solamente

hoy, sino en las próximas décadas, y el Senador bien trajo un cuadro de prospectiva, con una falla.

La prospectiva es, se incrementan los viajes en el carro particular, y este es un debate central porque también configura la política de una ciudad, ¿será así?, realmente las ciudades como nos lo enseñaron los Estados Unidos en el Siglo XX, ¿se moverán alrededor de una movilidad del carro particular?, aunque uno no pude hacer aquí magia sobre el futuro, lo cierto es que las tendencias actuales dicen, que no, por una razón fundamental, el cambio climático.

Mientras el vehículo particular está ligado al petróleo, y mientras el vehículo particular es el responsable de la congestión vial, ocupa el 90% del espacio vial, cuando apenas en el caso de Bogotá lleva el 10% de los viajes, el 10% de los viajes, ocupan el 90% del espacio vial, la ciudad se vuelve insostenible. La única manera de resolver este dilema, en el Estado de la Florida, como ejemplo, es decir, una expansión de 15 millones de personas viviendo en un territorio que es similar a 6 o 7 departamentos del país pero en un conglomerado urbano que se liga a partir de grandes autorrutas, usando intensivamente el carro particular.

Un ejemplo básico, ir a tomar tinto, que allá no le dicen así, a un Starbucks, significa subirse en un carro y si usted mide eso en energía, en calorías, resulta que multiplicado por millones de personas en el mundo, se acaba el planeta. Es una ciudad insostenible, y los norteamericanos han comenzado a revertir su paradigma urbano tradicional del siglo XX, por uno similar al europeo.

Es decir, el carro particular ya no tiene el mismo horizonte que se podía prever hace 20 o 30 años y el ejemplo es New York, New York peatonaliza el famoso, ejemplo es, Times Square, la figura central de New York, ya por ahí no pasan carros, sino caminantes, le abre el espacio al caminante, le quita espacio al carro particular en una de las mayores ciudades de los Estados Unidos, para poner el bicarril, destruye los segundos pisos, se llama así, es decir, el metro aéreo y los subterraniza o vuelve el metro aéreo jardines.

Y cuando ese cambio de paradigma que las últimas administraciones de New York han realizado, se empieza a expresar como una adaptación de la ciudad, a lo que denominamos el cambio climático, se hace para humanizar la ciudad, se hace para hacerla más equitativa, se hace para que se adapte a profundos cambios del clima, que en el caso de New York, cobraron ya víctimas. Si vamos hacia entonces, lo multimodal, si vamos hacia una jerarquización de los modos de transporte diferentes, ¿cómo será en Bogotá?

Entonces partimos que la jerarquización de los modos de transporte debe priorizar primero al peatón, humanizar la ciudad, se han dado pasos en la ciudad de Bogotá al respecto, no suficientes, en mi administración incluso, uno audaz, la séptima que se extiende al eje ambiental que se debe seguir extendiendo, no porque creamos que una ciudad

es de caminantes, sino porque la ciudad debe darle espacio al caminante, a la caminante.

Hemos dado pasos hacia la bicicleta, no en esta administración, Bogotá es una vanguardia mundial en este tema, desde hace décadas, pero veníamos quintándole el espacio al peatón en el andén, a través de la famosa autorruta, y nosotros dimos un paso audaz, que es quitarle el espacio al carro, no al peatón, y producir entonces una jerarquía diferente, primero él y la, peatón(a), segundo la bicicleta, tercero el transporte público, y la última prioridad, es el carro.

Vamos un poco más adelante, esto ya implica modos diferentes de movilidad, la bicicleta que llega al bus, la muchacha que en bicicleta se pueda bajar de la bicicleta y subirse al bus, sin perder la bicicleta, la multimodalidad, Bogotá entonces puede sustentar su movilidad entre caminantes, bicicletas y buses, por lo que hemos descubierto a partir del BRT de TransMilenio, BRT significa, Bus de Tránsito Rápido, en la Caracas, es que no, el BRT de la Caracas, es el BRT más eficaz del mundo.

El alcalde Peñalosa se siente orgulloso de ello, y tiene razón, no existe ningún BRT en buses en el mundo que mueva más gente, que lo que nosotros movemos en la Caracas. El mundo viene a mirar el BRT de la Caracas, delega todos los días, recibimos delegaciones de ciudades del mundo para ir a mirar ¿cómo es que funciona la Caracas?, ¿cómo es posible que la Caracas mueva más gente que la línea más pesada del metro de París? Esa es la realidad y es verdad, mueve más gente que la línea más pesada del metro de París, mueve 50 mil personas, hora sentido, hora sentido.

Sin embargo, ninguna de las comisiones que vienen a mirar cómo funciona el BRT de la ciudad de Bogotá, lo imita. Vienen y miran el espectáculo, pero no lo reproducen en sus ciudades. Usan BRT, pero les ponen un límite, allí donde encuentren demandas que pueden superar los 30 mil pasajeros horas sentido, no ponen un BRT, ponen una línea de metro, y entonces Estambul, por poner solo un ejemplo, viene y mira como es el BRT de la Caracas y se lleva eso hacia Estambul y hacen un BRT, pero hacen también el metro, y las grandes ciudades chinas hacen exactamente lo mismo.

Vienen y miran, el Senador Velasco, sabe de las ciudades chinas, yo ya olvidé algún nombre, pero una de esas grandes vino y miró el BRT se lo llevó a China, lo hizo en China, pero lo hizo al lado del metro. Bogotá no quiso hacer ese experimento, Bogotá construyó una ideología del bus, Bogotá vendió la tesis que, el bus por ser de menor costo, aparente, que el vagón de metro, y al transportar casi las mismas personas o más, que las líneas de metro, entonces era eficaz para la movilidad de la ciudad y abandonó la tesis de la multimodalidad, mientras Medellín la abordó con todo.

Es decir, la ciudad de Medellín tiene un transporte multimodal, va hacia su integración, siendo una ciudad a la tercera parte de Bogotá, Bogotá no lo hizo, Medellín tiene una movilidad más eficaz, que

Bogotá. El espectáculo de la Caracas ¿qué es?, una modalidad indigna e inhumana, porque para lograr ese objeto de 50 mil pasajeros horas sentido en buses, hay que meterlos en cajas de sardinas, en niveles de inseguridad altas, con insatisfacciones profundas, la encuesta de la felicidad hecha con los parámetros europeos y comparando ciudades europeas, con Bogotá, dio que el nivel de mayor insatisfacción sobre la movilidad en una ciudad de todas las capitales europeas, comparadas con Bogotá, la tenía, Bogotá.

Es decir, la carencia de un transporte multimodal nos ha llevado a una de las mayores insatisfacciones ciudadanas, con su propia vida y existencia. Por eso nosotros decidimos abarcar, continuar, los estudios del metro, en la ciudad de Bogotá. No cambiamos nada, no nos pusimos en esa célebre tarea de casi todos los alcaldes de volver a empezar, a pesar de mis distancias con el Presidente Uribe, recogí lo que ellos habían hecho, el Conpes del año 2010, que viene del 2008, realmente trabajándose, tanto el distrito, en ese entonces, como el Gobierno nacional en ese entonces, más articulados en el 2010, que en el 2008, llegaron a una serie de conclusiones, admitieron un banco, como el banco gestor del proyecto, el Banco Mundial. Admitieron una metodología para hacer los estudios, la metodología de Banco Mundial, cuando llegué a la alcaldía, yo no la cambié.

Ellos ya habían construido una lista, ya había ahí una serie de empresas con la experiencia calificada de acuerdo al Banco Mundial para hacer estudios de metro, que nosotros asumimos. Y aunque el Banco Mundial con esas empresas duró un año de negociaciones, el año 2012, básicamente porque el Banco Mundial quería cambiar su sistema de estudios, en el sentido de que los estudios generaran los costos más realistas para la construcción de esa infraestructura, cuando la tradición había sido, que subvaloraban los costos.

Entonces, teníamos que lo planificado era mucho más barato que lo real, cosa que pasó por ejemplo en Medellín, esta vez el Banco Mundial decidió en una fase de cambios, tratar de garantizar que los estudios reflejaran la realidad de los costos. Finalmente, el Banco Mundial financió a través de crédito, su estudio más costoso en todo el mundo, el estudio más grande que tiene el Banco Mundial en este momento financiado, es el metro de Bogotá.

Y los resultados ya se presentaron en público, hay algunos que quisieran cuestionar la técnica, pero lo cierto es que prácticamente todas las asociaciones profesionales, de expertos, del mundo y de Colombia, han tenido que valorar la calidad del estudio del metro de Bogotá. Para ponerlo en términos más exactos, no es la terminología de ellos, pero mientras nosotros nos movemos en prefactibilidad, factibilidad y diseño, son nuestros conceptos tradicionales y después construcción, esos estudios están entre factibilidad y diseño, ingeniería básica avanzada.

Estamos terminando el diseño del metro de Bogotá de la primera línea. La geotécnica no solamente es

muy superior a lo que se había hecho en Bogotá, cuatro niveles superiores a lo que se había hecho en algún momento en Bogotá, para cualquier estudio del subsuelo, sino que es una de las más avanzadas del mundo. Lo cual determinó una serie de elecciones que no es del caso aquí profundizar pero que reafirma la tesis de nuestro plan de ordenamiento territorial de que debemos poner más población en el centro, que en los bordes, para disminuir el riesgo, incluido el riesgo climático.

Bogotá está encima de un lago, hay quienes han dicho que como Bogotá está encima de un lago no se puede hacer metro subterráneo, no es cierto, México tiene 14 líneas de metro subterráneo y está construida sobre un lago. Avanzo un poco más sobre los resultados del metro, efectivamente dieron 15 billones de pesos, superior a lo que nosotros nos imaginábamos, teníamos datos ilusorios sobre eso, 15 billones de pesos, se ha dicho que es porque lo hicimos subterráneo, aunque parcialmente es cierto, no es la variable fundamental que hace crecer de las expectativas, a la realidad, el costo del metro.

El costo del metro crece porque teníamos un metro subdiseñado, el metro que se había pensado para la ciudad de Bogotá, era la mitad del de Medellín, y ustedes pueden hacer cálculos de que hubiera pasado si hubiéramos aceptado esa tesis, los vagones más pequeños, los aquí, en este caso túneles, pero de la anchura de los rieles más pequeña, menor capacidad de transporte, que Medellín, y las decisiones que tomamos es que Bogotá necesitaba una línea de metro de alta capacidad, que es lo que finalmente se ha diseñado.

Por eso, es mucho mayor en su costo, que lo que ilusoriamente estábamos pensando hace unos meses. Ahora, ¿cómo se va a financiar? que es digamos el núcleo central del debate y yo quiero responderlo para después de pronto precisar algunas otras cosas. 15 billones 6.900 millones de dólares, ¿cómo se financian?, nosotros no hemos hablado de fases, hemos hablado de componentes.

Lo que le hemos presentado al Gobierno son 3 componentes diferentes que tiene este estudio y que sí están aquí los cuadros, ustedes los pueden ver, los televidentes los pueden ver. Aquí se hizo una anualización hasta el año 2020 que es último año de construcción del metro. Como ustedes pueden ver la partida principal se da en el año 2016 con 1.6 billones de pesos, 800 millones de dólares, y la más dura se daría en el 2019, con 3 billones 900 mil millones de pesos, es decir, casi 2.000 millones de dólares, para el 2019. Pero, si lo medimos por componentes que este cuadro, el siguiente cuadro, entonces podemos hacer el siguiente ejercicio para la discusión pública. Los 3 componentes son, el túnel, el túnel con el hueco de las estaciones que son 27, 31 kilómetros.

El segundo componente es el revestimiento de las estaciones, y el tercer componente es lo que llamamos, el material rodante, los vagones, los rieles, la electricidad que usa, el ramal técnico y los talleres, que están ligados es a los vagones, no al túnel. El punto de arranque no es el que presenta el Senador,

para claridad, está más al sur, por una situación técnica había pensado Sener poner los talleres en el antiguo relleno sanitario de Gibraltar en Kennedy.

Allí hay metano, como en todos los rellenos sanitarios, el metano es el peor gas de efecto invernadero del planeta y un componente eléctrico como es el metro, junto al metano, era absolutamente impensable. Nos llevó más al sur, bordeando el río Bogotá hacia un punto intermedio de Bosa, cercano a Soacha que cambia un poco la dinámica del proyecto. Allí se van a hacer los talleres, eso hace que una parte sea aérea, desde el taller, hasta más adelante de Gibraltar, portal de las Américas, ahí se hunde. Va aéreo se le llama ramal técnico, son 4 kilómetros aproximadamente.

Aquí se hunde y recorre lo que ya aquí se describió, no hay que repetirlo. Esos tres componentes, nos da 3 grupos de financiación en dinero, que aquí lo voy a expresar rápidamente, los túneles y los huecos de las estaciones valen 7 billones 325 mil millones de pesos, es decir, 3.600 millones de dólares. El revestimiento de las estaciones 27 en total valen 4 billones 926 mil millones, es decir, cerca de 2.500 millones de dólares y lo que llamamos la operación, material rodante, rieles, electricidad para los vagones, los talleres, vale 2 billones 761 mil millones, es decir, cerca de 1.350 millones de dólares.

Tres componentes, no fases en el tiempo, sino componentes, lo que le hemos propuesto al Gobierno, es financiar esos componentes con fuentes diferentes, y entonces vamos a hablar de las fuentes, ¿cuáles son las fuentes?, el propietario de carro, y aquí vamos otra vez, por eso mencioné este tema del paradigma urbano, ¿el propietario de carro puede ayudar a financiar el metro?, es viable en una ciudad que quiere descongestionar, no solamente movilizar, sino descongestionar, ¿financiar parte del metro con los propietarios de carro?, ¿con el carro particular?.

Pues la respuesta avanzada a esto es sí, los propietarios de carro pueden ayudar a financiar el metro, y hay formas con que nos podemos estrellar, doctor Velasco, si sobretasa de la gasolina o una menor desvalorización de acuerdo al tiempo del vehículo, que en Colombia nacionalmente está premiando, mantener vehículos viejos, no chatarrizarlos con un problema ambiental muy agudo, si eso se suavizara, entonces Bogotá tendría más recursos por parte de los vehículos particulares. Hay otros métodos, el parqueadero, que puede pagar parte.

En Bogotá serían 100 mil millones de pesos y los cobros por congestión, que el Gobierno nacional actual trajo en su Plan de Desarrollo de hace 4 años y que ojalá los traiga este año. Esa es una fuente de financiación parcial, hay otra fuente que aquí no se ha hablado, es que al metro se suben pasajeros y el pasajero paga un pasaje. Cuánto es nuestro modelo debe ser lo mismo que lo que actualmente paga un pasajero al subirse al bus rojo de TransMilenio, 1.800 pesos, hoy.

Si uno coge 1.800 pesos hoy y multiplica por la demanda, estudiada por Steer Davis, para la primera línea del metro, que son 900 mil viajes diarios, que

no es el 10%, se mueve hacia el 20% de los viajes del transporte público de la ciudad y que aumentaría si pudiéramos llevar el ramal a Suba, formando la herradura famosa, de lo cual hoy no podemos hablar, porque es un posterior proyecto, pero si vamos hacia Suba desde la 127, la primera línea del metro de Bogotá movería 1 millón 600 mil viajes, diarios.

Cuando yo hablo de 900 mil viajes diarios en la primera línea del metro de Bogotá ¿de qué estoy hablando?, porque eso hay que compararlo con otras líneas de metro, pues igual que con el BRT Caracas esta sería la línea más eficaz de metro del mundo. Ninguna línea de los que mostró el Senador, voy a poner un ejemplo, creo que usted decía Toulouse, 107 millones de dólares kilómetro, su costo, 107 millones de dólares el costo kilómetro, es mucho menos, que es lo que nosotros tenemos que invertir 277 millones de dólares kilómetro, pero cuantos pasajeros en Toulouse.

Cuando uno se acerca a esa dimensión en Toulouse van 3.000 pasajeros hora sentido, es decir, 3.000 pasajeros hora, sentido tendrían que pagar 107 millones de dólares kilómetro de infraestructura, más los costos operacionales, daría una cantidad de dinero por pasaje tan grande, que si ellos no tuvieran subsidios, etcétera, tampoco se subirían al metro.

El mismo experimento puede hacerlo usted en Madrid, el mismo experimento se puede hacer en París, e incluso en Inglaterra, en Londres. Cuando usted habla de una línea de 900 mil viajes diarios y trata de buscarla en el mundo, no la encuentra y ¿qué significa esto? Que al tener una demanda tan poderosa en transporte público, a qué se debe, no a que la ciudad de Bogotá sea la más grande del mundo, no; sino que a su estructura urbanística, su estructura económica que ha concentrado las actividades escolares, económicas, transaccionales en el borde oriental, generan tal acumulación de gente en el borde oriental que al pasar por allí la línea, le da, una de las mayores o la mayor eficacia en el mundo.

Eso significa que la tarifa técnica es mucho más baja de lo que pensamos, como tarifa técnica hablamos de lo que habría que pagarle al operador, de la línea, por operarla, y entonces, hagan ustedes un cálculo en borrador, ¿cuánto vale 1.800 pesos pasajes?, por 900 mil viajes diarios durante un año y traten de proyectarlo para traerlo a valor presente que se multiplica es por 7, generalmente, y les da una cantidad cercana a 1.400 millones de dólares. Es decir, los usuarios del transporte de Bogotá sin pagar más de lo que se paga en un TransMilenio pueden financiar 1.400, 1.500 millones de dólares del total del metro.

En un componente, cuando miramos el componente, talleres y cocheras, puesto central de control, alimentación eléctrica, señalización y control de trenes, puertas de andén, comunicaciones, material rodante, el AIU y nos da 2 billones 761 mil millones, entonces nosotros le dijimos al Gobierno: las tarifas de los pasajeros pagan este componente. Del Rolls-Royce, en metro, porque Bogotá se lo

merece y no por el lujo, sino por la capacidad que hemos puesto en esa primera línea del metro.

Ahora bien, deja el Senador, bueno, pero 1.500 millones de dólares y son 6.900 ¿quién pone el resto?, 5.400 millones de dólares restantes. Entonces, vamos hacia el segundo componente: las estaciones, 27. Unas diferentes a otras, unas más grandes que otras, hay tres modelos de estaciones, las estaciones valen cuatro billones, casi cinco billones de pesos, o sea, 2.500 millones de dólares. Las estaciones, ¿cómo se financian las estaciones?, la verdad sea dicha, hoy el Consejo de Estado está discutiendo la suerte de nuestro Plan de Ordenamiento Territorial, la Mepot, no tuvimos la misma suerte de Medellín, que sí lo aprobaron en el Concejo.

Allá el sectarismo es menos poderoso y no destruye los grandes proyectos de ciudad, aquí no hay tal, nuestro Mepot tuvo problemas de tipo político, de tipo de gremios, que les parece que la codicia está por encima que la visión moderna del siglo XXI de una ciudad que se adapta al cambio climático, pero en la Mepot estaban los instrumentos más avanzados de gestión del suelo para financiar el metro. Poco publicado por nuestra prensa, lamentablemente, pero, así es, y uno de ellos del que quiero hablar, porque aun si la suerte de la Mepot no es buena, y mañana o pasado el Consejo de Estado, no lo deja vivo jurídicamente, pues se pueden reconstruir.

Nosotros teníamos allí los certificados por edificabilidad, cuyo primer ensayo se hizo en Sao Paulo con mucho éxito. Nosotros lo trajimos aquí a la ciudad de Bogotá, los certificados por edificabilidad más o menos consisten en que alrededor de una estación del metro, como se va a producir la construcción de edificios para aprovechar la estación del metro, entonces usted puede captar esa mayor edificabilidad en plusvalías o en títulos canjeables en el mercado de valores que ayudan a financiar la estación.

Certificados de edificabilidad, valorización, como bien se propuso aquí bajo el método que ya existe en Colombia y en Bogotá, explotación comercial de la estación, abajo, negocios, arrendamientos, etcétera. Nuestro cálculo en Planeación Distrital es que solo por valorización se podría financiar hasta 4 billones de pesos, es decir, casi todo lo que está en el costo de estaciones según el estudio.

Yo no he querido que sea esa la propuesta del Distrito, porque la valorización tiene un problema, es que usted cobra casi de contado y antes de la obra. Puede poner varias cuotas, pero, no muchas, y cuando usted pone ese monto de valorización ya sobre las familias residentes, las que no tienen alta capacidad de pago pueden salir y producir un efecto de gentrificación, es decir, de salida de pobres y de reemplazo por más ricos alrededor de las estaciones, y no creemos que ese deba ser el futuro de la ciudad de Bogotá.

Entonces queremos un uso de la valorización más recatado, que no provoque una gentrificación, pero un uso más intensivo de otros usos instrumentos de gestión del suelo como los certificados por

edificabilidad que ya no van sobre el propietario del suelo, sino que van para el que va a venir a vivir cerca la estación del metro, en proyectos urbanísticos que generará una estación de metro.

Los cálculos de Planeación Distrital entonces, indican que con mecanismos de gestión del suelo, ojalá se salven los que ya están decretados en las modificaciones excepcionales del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, que se construyó con ese criterio, cambio climático por un lado, y metro como dos; motivos por los cuales teníamos que ordenar el territorio de manera diferente, entonces aquí tiene usted la posibilidad de 2.000 millones de dólares más para la financiación.

Significa que 3.500 millones de dólares aún están por conseguir, 1.500 millones vienen de los usuarios, 2.000 de la gestión del suelo, 3.500 es el Conpes, 70% nación, 30% Distrito, el Distrito ya pone en el presupuesto del año entrante 1.250 millones de dólares para iniciar el metro. Ya los tenemos ahí, la nación tiene que discutir cómo pone su 70% de 3.500 millones de dólares, es decir, nos salimos de los límites que había puesto el Conpes del año 2010, traído al valor presente.

No, nos pasamos del Conpes, lo que le hemos pedido a la nación es que la nación se endeude, porque una primera propuesta era que el Distrito se endeudara por la nación y la nación ayudaba a pagar el flujo, pero el Distrito no puede soportar un endeudamiento de 3.500 millones de dólares. Si se hace, 70, 30, si usamos los instrumentos de gestión de suelo y si concesionamos la operación bajo la tesis de que no suba la tarifa al pasajero por encima de la que actualmente existente, el metro de Bogotá en su primera línea es viable financieramente.

Ahora, surgen otras preguntas, y trato de responder porque, ¿contra qué compite esta financiación?, ¿contra qué?, el primer gran peligro para hacer un gran esfuerzo del lado bogotano es que la financiación de la primera línea del metro disputara los recursos que crecientemente destinamos para la educación, la salud y la integración social; por ponerles un ejemplo, Bogotá tiene 17 billones de pesos en el presupuesto del año entrante. Educación es 3 billones y medio, salud son 2,2 billones, y de Integración Social es 1 billón.

Es decir, nosotros nos gastamos 6,7 billones de los 17, en un esfuerzo de superación de la segregación social a partir de educación, salud pública e integración de grupos vulnerables en la pobreza extrema o en las discriminaciones, que es lo que hace la Secretaría de Integración Social.

Nosotros no queremos que ese aumento del presupuesto, que se ha dado radicalmente en esta administración, que quizá se suavice más adelante, se ponga en peligro por financiar el metro, entonces el supuesto que nosotros mantenemos en el esquema de financiación de Bogotá, es, no vamos a afectar los recursos corrientes que financian la educación, salud, e Integración Social.

¿Entonces contra qué va la financiación en Bogotá?, aun con fuentes nuevas como las que he

descrito, sobre el carro particular, buscando que menos carros se usen, no que la gente no compre más carros, porque los va a comprar, sino que los usen menos en su vida cotidiana, de eso se trata, de que la gente use menos el carro particular, se puede hacer por autorregulación, por conciencia o porque cuesta más usarlo y hay que hacer que cueste más usarlo, y ese mayor costo debe ir hacia financiar el transporte público colectivo de la ciudad, es el nuevo paradigma urbano.

Nosotros sí creemos que hay que priorizar obras, y si nos vamos al Conpes del año 2010, sin quitarles sus obras, ¿entonces cómo se priorizan?, primero el metro, segundo, el tren de cercanías que la Gobernación de Cundinamarca aquí presente viene defendiendo, usted como candidato sí pensó mucho en Cundinamarca pero lo adaptó a una tecnología efectivamente moderna que es el tren transtranvía, recibí burlas por pronunciar la palabra tranvía porque la gente pensaba que iba a reproducir el de 1948, defendí el esquema del tren tran, del tranvía o metro ligero, el Concejo lo negó como obra pública para financiarlo y eso nos dio una oportunidad y es que llovieron las iniciativas privadas de tranvías en la ciudad de Bogotá.

Y entonces tenemos en este momento terminada la factibilidad, terminado el diseño y en manos de la Agencia Nacional de Infraestructura del Gobierno nacional dos grandes troncales de tranvía, de las más poderosas que hubiéramos podido nosotros obtener. Estación de la Sabana, sur de Bogotá, Soacha hasta el sur de Soacha, una, siguiendo el corredor férreo previo, y por eso el tramo del metro superficial que tenía Sener ahora es tranvía, pero al lado más allá al norte va la línea del metro subterráneo y Estación de la Sabana, Corferias, pasa al lado del aeropuerto, liga al aeropuerto, por línea férrea sigue hasta Fontibón, y se va por Cundinamarca hasta Faca.

Están los diseños listos, la iniciativa privada significa que el capital privado los hace. Es decir, no va a recursos públicos del Conpes, es la segunda prioridad del Conpes, y solo falta que la Agencia Nacional de Infraestructura le dé la partida al concurso para construirlo. La tercera prioridad, son los cables, nosotros ya financiamos con nuestros recursos, 100%, distritales, 100% la obra de la primera línea de cable que está en proceso de adjudicación, la fecha final de la adjudicación es en enero del año entrante. Digamos, y aquí tendríamos los componentes fundamentales de lo multimodal. Cuarta prioridad, uno diría la Caracas, la Boyacá, es la Caracas, porque toca volverla hacer por razones por todos conocidas.

La Caracas tiene problemas de financiación para su reconstrucción, y la propuesta que nosotros le hemos al Gobierno nacional es una que nos hizo el Gobierno nacional a nosotros primero. El Fondo Nacional del Ahorro tiene a partir de sus recursos, de sus fuentes de certificados de edificabilidad, el proyecto de reconstrucción de la Caracas, desde la óptica de la renovación urbana de los dos costados: oriente y occidente de la Caracas.

Si eso falla, la ciudad tiene que pensar en el peaje de sentido inverso de la autonorte. Con esos recursos, se puede reconstruir la Caracas, y lo que sí nos queda más allá es la Boyacá, que es lo que se ha vuelto un poco el tema de debate público en este momento. Nosotros no, es un error, el Director del IDU no dijo que se iba a terminar la prefactibilidad en mayo del año entrante, no, se termina la factibilidad; la prefactibilidad la terminamos hace tiempo, nos encontramos con un grave problema que son los tubos de Tibitó y cambiamos la prefactibilidad y en este momento se termina la factibilidad en una hora que hasta este momento pensamos cuesta 1,2 billones de pesos.

En realidad si hay que aletargarla en el tiempo, toca, porque la Boyacá podría manejar una demanda de 22 mil pasajeros hora sentido, la avenida Boyacá y el metro tendrían la potencialidad de manejar 90 mil pasajeros hora sentido. En uno de los de mayor capacidad del mundo; entre estas dos obras, dado que los recursos son limitados, ¿qué está primero?, el metro. Y esa es la decisión de Bogotá.

Entonces, ya redondeando, lo que quiero concluir es que el metro de Bogotá es financiable, que la disputa por recursos nacionales no pasa de lo que ya el Conpes había estipulado, que la disputa por recursos distritales no afectaría el crecimiento de recursos ordinarios, para educación, salud e integración social. Que quizás mi sueño que de todas maneras como alcalde, no podría producir y es que la operación fuese pública, no la podemos obtener, nos toca concesionarla, el sistema de subsidios que ya tiene Bogotá hay que mantenerlo en el próximo Gobierno y volverlo norma, pero la ciudad de Bogotá a riesgo del alcalde, porque me han procesado penal, disciplinaria y fiscalmente, ha creado un sistema de subsidio para los más pobres en la ciudad, que yo creo que debe generalizarse.

Que si pasamos a una financiación parafiscal, yo me prometí en este recinto no mencionar la palabra, para, tantas veces, pero parafiscal, es decir, el subsidio al transporte para los más pobres, podríamos tener un instrumento fuerte de financiación, no solamente en Bogotá, sino esto sí que sería una política nacional que yo quisiera que el Congreso ayudara en sus diferentes partidos a volver una realidad porque es absolutamente necesario.

Disculpenme con esto término, esa idea de autosostenibilidad del transporte por parte de los usuarios no existe en ninguna parte del mundo, es un extremismo neoliberal que solo existe en Bogotá y en Colombia, y que hay que romper porque todos los sistemas de transporte masivo del mundo tienen subsidio, y es fundamental implementarlo en la, y no digo solo en la ciudad de Bogotá, en Colombia. Gracias señora Presidente, muy amable.

La Presidencia manifiesta:

Gracias Alcalde, van a hablar primero los voceros de los partidos que han solicitado la palabra, y seguidamente los Senadores.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador Jorge Hernando Pedraza

Gutiérrez, como vocero del Partido Conservador Colombiano.

Palabras del honorable Senador Jorge Hernando Pedraza Gutiérrez.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra el honorable Senador Jorge Hernando Pedraza Gutiérrez:

Denos siquiera doce, porque hay que tocar los temas de fondo, pero comienzo. El debate sobre el metro en la ciudad de Bogotá es un debate que por supuesto compromete a la nación colombiana, compromete al país, este no es un tema exclusivo ni excluyente de Bogotá ni para Bogotá, sino para todos; en estos doce minutos voy a señalar lo que incluso nosotros hicimos al comienzo del anterior Congreso hace 3 años con Hernán Andrade y tal vez con el Senador Lizcano, sobre el propósito que aún se mantiene vigente y que la historia, de este metro, no ha cambiado mucho.

Trataré rápidamente los objetivos, el contexto de la historia de los sistemas de metro, la crónica que ha tenido el proyecto en Bogotá, los problemas de movilidad de la ciudad que hacen imprescindible la toma de decisión, independientemente de que lo haga o a qué vertiente política pertenezca el proyecto de hoy, el que presentó aquí el Alcalde y que por supuesto el citante al debate, Senador Galán, ha señalado, y unas consideraciones generales.

¿Cuál es el objetivo de este debate?, establecer las diversas implicaciones que para el país tiene la adopción del sistema de transporte masivo de pasajeros, metro de Bogotá, buscar de una manera objetiva, propositiva, clara, concurrente, un estado de conciencia ciudadana que nos permita llegar a eso que usted, Senador Carlos Fernando Galán, llama: la institucionalidad; que es un marco vital para poder avanzar en esta megaobra para los colombianos, repito, no para los bogotanos, para los colombianos.

Continuar, no abrir la discusión, esta discusión lleva 65 años, más de 100 mil millones de pesos hemos gastado, no invertidos, solo en estudios; por eso habrá que propiciar cuantos debates y discusiones, pero básicamente hay que pasar de la discusión a la ejecución. Por supuesto que no podemos dejar de lado, y el Partido Conservador que ha sido responsable de una política de hacienda pública, este es el país que tiene la mejor economía y la más sana en los últimos 50 años en América Latina.

Generalmente ha sido, redentado, Senador Samy Merheg, por economistas de alto coturno y reconocimiento mundial que son nuestros Ministros de Hacienda, casi todos ellos del Partido Conservador, por eso tenemos que recomendar que haya una prudencia especial en el manejo de las finanzas y en la forma como se va a financiar realmente la viabilidad del proyecto, por eso, interesante las dos posiciones, nosotros sobre eso recomendamos prudencia.

Pero ante todo, no dar un paso en falso para que no nos ocurra lo que ocurrió en Perú. Miren ustedes, el tercer metro en el mundo fue el de Estambul y

allí hubo discusiones políticas hace 127 años y determinaron entonces hacer el metro más corto, 540 metros para probar que era una necesidad, y que así como se había hecho en Londres en la primera línea de 6 kilómetros, 14 años más tarde, hicieron 20 kilómetros más, y es el metro más antiguo del mundo, y por supuesto, como aquí queda dicho, el sistema de transporte masivo imprescindible que una ciudad como Bogotá, hoy no tiene, es la única ciudad de más de 5 millones de habitantes en todo el Planeta que no tiene este sistema de transporte masivo, 160 ciudades en el mundo la tienen, más de 8.500 kilómetros de líneas de metro, más de 7.000 estaciones, y Bogotá todavía sigue discutiendo si hay que hacer o no hay que hacer esta inversión que conviene, y que desde luego, debe impactar lo más pronto posible, porque estamos a punto del colapso de la ciudad en el tema de movilidad.

Por eso en historia encontramos que desde 1942 el Alcalde Carlos Sanz de Santa María pagó los primeros estudios, señora Representante, bienvenida usted que representa los intereses de Bogotá, en 1949 un estupendo Alcalde, Fernando Mazuera, propició lo mismo, en aquel entonces el metro por la Avenida Caracas, a una concesión de 25 años, me parece que este discurso de esta época podría caber hoy con vigencia perfecta. En 1954 la Sociedad Colombiana de Arquitectos propone diseñar un metro integrado de 2 líneas; en el 57, Rojas Pinilla, sí, el abuelo del Alcalde Moreno, que propuso, el del Polo Democrático, en campaña que haría el metro y que por supuesto, no lo hizo.

En 1961, quizás el más ambicioso proyecto fue el de Jorge Gaitán Cortés, que presentó uno de 95 kilómetros, entonces, con posibilidad toda de tener financiación, claridad en el esquema, en fin, recogido en 1967 por 3 firmas que proyectan 3 líneas de metro, una por la calle 80, otra por la carrera 30 y otra por la 27 sur. En 1972, otro estudio, la fase 2 sobre el transporte e implementación sobre los sistemas livianos de rieles; en 1974, Alfonso López, como Presidente, contratan con Alfonso Palacio Rudas a la Comisión canadiense.

En el 75, Luis Prieto Ocampo contrata el estudio de factibilidad; en el 78, Hernando Durán Dussán propone que la nación construya el metro; en el 81 nace la empresa metro; en el 84 el Presidente Belisario Betancur hace promesa de campaña, de mi partido, o yo del suyo, más bien, y desde luego, que da un concepto negativo Planeación Nacional, pero termina haciéndose alegremente para toda la nación, no el de Bogotá, sino el metro de Medellín.

En el 86 el Presidente Virgilio Barco y su Alcalde Julio César Sánchez invitan a 26 países y una firma Italiana es favorecida, y creímos que comenzaba entonces la construcción del metro; meses más tarde, en el 88, Andrés Pastrana declara que hay inviabilidad para construir el metro, y desde luego se empeña en hacer lo que es la Troncal de la Caracas, aun sobreviviente, pese a lo que usted ha dicho Alcalde. En el 90, Juan Martín Caicedo declara también la inviabilidad del metro; el Presidente César Gaviria

en el 91, dice que ese metro no tiene posibilidades de ser financiado; en el 95 se hace la inauguración del metro de Medellín, y allí el Presidente Samper también propone que él se compromete a avanzar en la construcción del metro para Bogotá.

El Alcalde Peñalosa y él firman lo que se llama el Acuerdo de Monserrate, en donde se mantienen en vigencia las participaciones a las que aquí se ha hecho referencia hoy: del 70% por parte de la nación y del 30% por parte del Distrito. De ahí en adelante comienza otra cronología, avanza el TransMilenio, el metro se aplaza en el año 2008; usted Senador Uribe, como Presidente de los colombianos ofrece financiar el metro de Bogotá a partir del 2016, por 16 vigencias, hasta el 2032, que es lo que posteriormente recoge el Conpes, que en su Gobierno quedó establecido con el Alcalde Samuel Moreno y que contrata por supuesto esa primera evaluación, que es la primera elaboración de estudios, la elaboración de los estudios de la primera línea del metro.

¿Qué problemas tenemos hoy?, antes de que sea demasiado tarde, tenemos hoy la necesidad de enfrentar la aguda crisis, la aguda crisis, la grave crisis del sistema de movilidad de Bogotá. Esta ciudad ya no se mueve, tenemos además, proyectado que hoy circulan 440 mil vehículos y que en el 2040 pueden llegar a ser 3,3 millones de vehículos, y no hemos podido ampliar la malla vial, e incluso tenemos hoy 7.000 kilómetros de malla vial urbana, en estado de destrucción.

Así no puede haber una ciudad que no vaya a camino distinto del colapso en su movilidad. La capital vive en medio de un caos vehicular, que todos a diario conocemos a niveles ya irresistibles, a niveles de insoportabilidad que hacen que se pierda la calidad de vida de los bogotanos y que esta ciudad sea repensable por todos, cuánta emigración estamos viendo a ciudades aledañas, cuántos lugares del país, que justifican, claro, en buena hora el desarrollo urbanístico de importantes ciudades, no precisamente en el centro del país, para no justificar lo que el alcalde dice en los temas de política de cambio climático, de la colaboración para esto que nosotros tenemos que hacer, que es el esfuerzo de contribuirle al ser humano en tener un mejor ambiente.

Por eso señora Presidenta, bogotanas y bogotanos, colombianas y colombianos, nosotros creemos que el problema tiende a empeorarse si no tomamos soluciones, hoy le cuesta más o menos, hay que hacerla, porque además, si el Alcalde aquí nos ha certificado que hay financiación tenemos que hacerla, ahí hay un metro de lujo que es el metro de Moscú, que además, cada estación es una obra de arte.

Proponemos nosotros, entonces, lástima la brevedad del tiempo Presidenta, para ya, para terminar, que nosotros debemos pasar a hacer un análisis de lo que los consultores de la Universidad Nacional y de la Universidad de los Andes recomendaron, para que no sea esta una frustración y para que la construcción del metro no se nos quede por la mitad del camino.

Y en muy pocos años, quizá en 7 u en 8 años, todos los colombianos que por supuesto estemos sobre la Tierra y podamos hacer uso, y podamos asistir a que por fin entre todos, los responsables, el Gobierno nacional, la nación, los bogotanos, hagamos un esfuerzo para proveerle al país, a la ciudad, de esta obra que es tan anhelada, y que debemos pasar de la discusión a la ejecución.

El señor Alcalde debe hacer un esfuerzo adicional, el país también, y todos a uno por supuesto, además montando una veeduría ciudadana permanente de la mejor calidad humana, nacional e internacional, ahora que el Banco Mundial nos ha financiado la elaboración de estos estudios con su metodología, para que mantengamos siempre en vigencia que este Gobierno, el Gobierno nacional y el Gobierno distrital tienen la obligación.

Propongo, para terminar señora Presidente, que este Congreso, este Senado designe una comisión especial de seguimiento a la construcción del metro de Bogotá, como criterio de mi partido y aporte a este debate que hicimos hace 4 años y que pareciera tener reflejada las mismas cifras, la misma metodología, el mismo análisis y que ahora lo que esperamos es que avancemos, no que se nos convierta, que hay otra candidatura, que hay nuevas propuestas políticas y que llegamos en caliente a una campaña, y vuelve a ser este un punto de debate para atraer a los incautos y a los electores que quieren metro.

Yo diría para terminar, si fuera del partido del Alcalde: ¡Sí, Petro!, pero aquí lo que quiero decir y tengo que decir es: ¡Sí metro! Gracias Presidente.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la honorable Senadora Susana Correa Borrero, como vocera del Centro Democrático Mano Firme Corazón Grande.

Palabras de la honorable Senadora Susana Correa Borrero.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra la honorable la Senadora Susana Correa Borrero:

Gracias señora Presidenta. Primero que todo quiero aclararle al Senador Galán que los sobrecostos del metro de Medellín se derivaron porque los gobiernos los suspendieron, pero con todo y eso el costo fue de 81 millones de dólares por kilómetro, muy diferente a lo que tenemos en la línea hoy, y muy diferente a los costos que tenemos en nuestros países vecinos.

Todos sabemos y no es un misterio que Bogotá vive hoy una crisis en su movilidad, eso no solamente se deriva de una respuesta ineficiente del Gobierno nacional y de la administración local para superar la crisis en el corto y en el mediano plazo, sino también, porque hemos visto cómo viene Bogotá creciendo, hemos pasado en 50 años de 800 mil habitantes a casi 8 millones de habitantes, y además, hemos visto cómo cada día en Bogotá se mueven o se transportan o viajan 13,6 millones de personas, de los cuales dos millones seiscientos mil se hacen en el TransMilenio.

Cuando Bogotá y los habitantes de Bogotá se dan cuenta de todo este caos que tenemos en la movilidad, empieza a ver que la única solución que tienen es la compra de motos y de vehículos, y Senador Galán, motos; en 8 años, pasamos de 20 mil motos a 400 mil motos, y pasamos de 400 mil vehículos a 1 millón 400 mil vehículos, en 10 años. Esto lo que nos hace es lógicamente acrecentar el problema de movilidad y también aumentar el índice de accidentalidad vial.

Entonces, ¿cuáles eran?, ¿qué teníamos que hacer precisamente para que estos problemas no siguieran surgiendo?, tenemos un TransMilenio con problemas, eso tampoco es un misterio, un TransMilenio que tiene una sobredemanda y una infraestructura que se quedó pequeña. Ahora ¿qué pasa con el Sistema Integrado de Transporte Público?, pues también tiene problemas de operación y funcionamiento, pero al revés del TransMilenio.

Aquí lo que tenemos es una insuficiencia de demanda de pasajeros, tenemos un déficit económico en su funcionamiento, una desarticulación con los demás sistemas, una coexistencia de servicios alternos de transporte de pasajeros, pero además, un incumplimiento de la administración con los compromisos pactados, con los buses azules y con los colectivos, entre otras razones.

Yo le quiero decir al Alcalde que ojalá esas medidas nuevas que ha tomado puedan lograr al menos aminorar un poco el problema de movilidad que vive hoy Bogotá. Sin embargo, nosotros quisiéramos irnos también a ¿qué han hecho los Gobiernos para poder solucionar esos problemas de movilidad de Bogotá?, y a su vez en la línea del metro, nos vamos al Gobierno nacional creó la política nacional de transporte urbano con la Ley 105 del año 93, donde nos establecían unas condiciones básicas para desarrollar los sistemas de transporte masivo.

A partir del año 2002, y en el gobierno del Presidente Uribe es donde hay un revolcón en el transporte de pasajeros urbanos, de ahí empiezan varios Conpes que son: el 3256 del 2003, 3368 del 2005, el 3524 del 2008 y el 3677 del 2010, del cual todos han hablado. Estos Conpes lo que hacían era establecer los lineamientos generales de la política de transporte urbano de pasajeros en Colombia.

También comprometió 7 billones de pesos en la construcción de los sistemas de transporte masivo en Colombia; de esos 7 billones de pesos, 3.7 billones de pesos fueron dados para el TransMilenio de la ciudad de Bogotá. Aquí demostraba el Presidente Uribe y su Gobierno nacional el interés que tenía en la movilidad de la capital, con el resto lógicamente se impulsaron nuevos sistemas integrados de transporte masivos, hoy, 7 en funcionamiento, uno es construcción y uno ad portas de iniciar operación; lamentablemente el sistema de transporte de sistema masivo de Cúcuta hoy todavía sigue en estructuración y lleva más de 5 años.

Lastimosamente los sistemas de transporte masivo de las ciudades importantes como Cali, mi ciudad Barranquilla, Bucaramanga y Pereira, hoy

todos están en crisis ad portas de una liquidación, y no vemos cómo el Gobierno nacional tenga un interés en sacarlos adelante y yo veo que aquí está el Viceministro de Transporte que creo que es una de las personas que le compete el tema y que me gustaría que nos dijera, ¿qué va hacer el Gobierno? o ¿qué está planeando el Gobierno para estos otros sistemas?, saliéndome un poquito del tema de este debate.

También se formularon 8 sistemas estratégicos de transporte de pasajeros que son los mismos sistemas que hoy se llaman sistemas integrados de transporte público. Vámonos definitivamente a hablar sobre el metro, Alcalde, yo no estoy de acuerdo en dos puntos de su exposición. El primero es sobre la geotecnia, usted sabe que la geotecnia sale cuando se está construyendo, el problema lo tuvimos en el túnel de La Línea, donde pasa de 700 metros lineales de falla a 2.600 metros lineales de falla.

Eso es una ciencia, pero ya se toman como reales los datos, cuando se están construyendo y es cuando uno se da cuenta. Otro punto que usted habla en su exposición y dice que el metro de Bogotá subió tanto el costo del primer diseño que se tenía, o sea, del estudio conceptual, a cuando se hizo el estudio avanzado, porque subió la capacidad; yo no creo señor Alcalde que pasar de 790 mil a 835 mil o a 900, porque han ido redondeando el número a 900, pueda llegar a subir el costo, como ha subido casi en el doble por kilómetro construido, eso me parece que es un poco traído de... no sé de dónde, pero no creo que sea así.

Como dijo el Senador Pedraza, estamos hace 72 años hablando del metro, nosotros creemos en el metro, lógicamente, hay 180 sistemas de metros en el mundo en 55 países diferentes, 29 de estos metros, de sistemas de metro están en Suramérica, el último metro que se construyó fue el de Panamá, un metro de una línea de 14 kilómetros, un metro subterráneo en su gran mayoría con un costo de 144 millones de dólares por kilómetro. Si miramos hito, un metro que se está construyendo, también va en más o menos en 101 millones de dólares por kilómetro construido. Si nos vamos para Lima, el costo fue alrededor de 141 millones de kilómetros por construidos, todos los métodos de nuestros países vecinos, muy parecidos en todo. Los precios están casi que por la mitad de esta línea diseñada de 27 kilómetros en nuestra capital.

Desafortunadamente el estudio de ingeniería básica, o sea este segundo, que es la fase dos Alcalde, y yo creo Senadores que aquí no nos podemos olvidar que nos falta la Fase 3, y la Fase 3 es el estudio de ingeniería de detalle, realmente la fase 3, es la que nos va a dar realmente el valor de esta línea de metro de 27 kilómetros.

Nosotros no podemos estar hablando que con estos estudios, así el señor Alcalde diga que esta línea está entre avanzada y casi que ingeniería detallada, pues todavía falta realmente la Fase 3, y no nos podemos seguir acostumbrando Senadores a que aquí todos los proyectos de infraestructura se

hacen con fase dos, como se hicieron los proyectos de infraestructura de las 4G.

Pues todavía falta realmente la fase 3 y no nos podemos seguir acostumbrando, Senadores, a que aquí todos los proyectos de infraestructura se hacen con fase 2 como se hicieron los proyectos de infraestructura de las 4G. Aquí tenemos que completar los estudios para que no nos encontremos con las sorpresas de que los costos no se doblan sino que se triplican en varios de estos proyectos de infraestructura.

De acuerdo con las respuestas presentadas no solamente por el Ministerio de Hacienda, el Ministerio de Transporte, la Dirección de Planeación, la Gobernación de Cundinamarca y lógicamente la Alcaldía, vemos una descoordinación interinstitucional total, definitivamente no hay una justificación para el cambio del 34% del tratado de los conceptuales, donde se pasa una línea que venía a nivel por una carrilera, a cambio de subterráneo.

Yo creo que hay unos problemas que no se han traído aquí al público, Alcalde, el primero es, yo creo que la gente no sabe que el subterráneo desde la 72 con 11, hasta la 100 con 11, que es un subterráneo superficial, porque no va a los 30 sino más o menos va a los 15, se va a demorar dos años, Senador Galán, dos años la 11 cerrada, no solamente qué va a pasar con la movilidad sino qué va a pasar con todos esos negocios que hay en la 11. Y yo creo que hay otra noticia que tampoco la conocemos aquí y es que el consorcio de los canadienses con los franceses que estaban haciendo el estudio del tranvía desistieron de presentar esto, o sea el tranvía de la 7ª en el momento parece que no se va a dar.

Seguimos entonces pensando, y el Centro Democrático está totalmente de acuerdo con el metro, con la construcción del metro, pero un metro que en primer lugar, que tenga un costo-beneficio. No podemos pensar en un valor de 270 millones de dólares por kilómetro, para solamente cubrir una demanda de pasajeros o de viajes, como bien puedan llamarlo, del 6% en la ciudad de Bogotá. Muchas gracias Presidenta.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez, como vocero del Partido de la U.

Palabras del honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra el honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Gracias Presidenta, bueno, primero que todo yo celebro como bogotano que toquemos este punto en la agenda del Congreso de la República por diferentes factores. Segundo, quiero felicitar al Senador Carlos Fernando Galán por haber traído el tema, además mediático como debe ser. Y tercero, quiero también felicitar al Alcalde Mayor, por lo siguiente:

Alcalde, usted logra llamar la atención de Colombia frente a uno de los temas más delicados del país que es la movilidad de Bogotá. Usted hizo

una exposición sobre toda la historia, lo que ha ocurrido en Colombia y por qué estamos, como estamos, como el tiempo es tan corto, arranco con lo siguiente:

Primero que todo, el tema de movilidad, como lo han expresado algunos colegas, hay que mirarlo con cuidado. El metro es una solución al tema de movilidad, no sé en qué porcentaje, pero no es la solución a la movilidad. Eso tiene que tener claro todo el mundo acá. Segundo, cuando hablamos del metro con las características que ha expresado el señor Alcalde, y hoy tengo entendido, si no me equivoco, tengo aquí a mi izquierda la señora Viceministra, ya se trazó, ¿ya se trazó una ruta para trabajar?, y la ruta es muy sencilla.

Primero que todo, tenemos que ponernos de acuerdo en qué consisten los estudios técnicos para hablar del metro. Los estudios técnicos están sobre el tapete, Alcalde, si no estoy mal, ya están ahí, ustedes los presentaron o hicieron un esfuerzo grande, enorme y han planteado que una, la primera línea va desde la avenida de las Américas, hasta la 127.

Los que conocemos Bogotá, doctor Carlos Fernando Galán, esa ruta uno no la puede cuestionar. Todo el sur está ahí y comunicarse la ciudad en principio lo que conocemos nosotros, no podemos criticar, porque uno pudiera decir por qué no hacemos otra ruta o la que se plantea, la famosa herradura de llegar a Suba, yo creo que eso es lo primero que tenemos que saber, que eso es lo que hay que hacer.

Dos, la segunda parte, este estudio técnico, me imagino Alcalde y con el Gobierno Nacional, tendrá que decir y ponerse de acuerdo eso es. Segundo, viene lo más, lo más difícil, doctor Carlos Fernando, es la estructuración financiera de lo que se vaya a hacer. Y la estructuración financiera va a salir, lo divino y lo humano, ya el Alcalde colocó aquí un elemento de discusión, el subsidio de transporte de los trabajadores, coloquémoslo para ayudar a financiar esta operación y tiene mucho sentido, ¿en qué sentido? Si a mí me pagan los 50.000 pesos o lo que sea del subsidio de transporte, yo tengo que invertirlo en mi transporte, entonces eso tiene mucho sentido.

Dos, Alcalde, el tema de la plusvalía usted siempre lo ha tocado y a todo el mundo le da pena hablar de la plusvalía. Si nosotros valoramos como debe ser, doctor Carlos Fernando, usted lo planteó, además si una estación se hace donde debe ser y es un centro de atracción comercial, eso tiene que generar una riqueza con la cual tiene que verse en algún momento beneficiado. Entonces esa parte, que empecemos a buscar fuentes de financiación, pero hay otra parte, Alcalde, donde yo no vi más como un esfuerzo, busquemos más alternativas, obviamente, eso lo generará un estudio, una gente que sepa hacer la estructuración, una banca de inversión, lo podemos plantear.

Viene el tema de la nación, desde el año 2010, con el Presidente Uribe, si no estoy mal, usted arrancó con el Conpes 3777, todos arrancamos acá porque estábamos acá, colocamos 340.000 millones

anuales por 17 años, lo cual hoy a cuentas tranquilas y Planeación por eso habla de 6, 7 billones de pesos.

O sea la Nación siempre ha tenido 7 billones de pesos ahí para financiar el transporte masivo de Bogotá. Que hoy hablemos de metro, la plata, entre comillas, podemos arrancar. Luego viene, hay una discusión muy grande en el pasado, que la doctora Susana hizo algunas correcciones, el Presidente Uribe también en lo que tiene que ver cuando se financió el metro de Medellín.

El metro de Medellín, con plata más, plata menos, contada hoy, yo no sé, Viceministra, si podemos hablar el metro de Medellín, le invirtieron cerca de 4, 5 billones de pesos a precios de hoy. Desde el año noventa, o sea casi igual a lo que la Nación le está aportando a la Bogotá hoy, y en Medellín ocurrió muchos temas, prácticamente el 90% del metro en Medellín lo financió la Nación, y Bogotá hoy estamos hablando únicamente el 70%, Alcalde.

No, 40 no creo, la deuda, es que acuérdense que detrás de esto hay un tema, claro, la deuda la asumió, la deuda la asumió la ciudad, pero luego la Nación la tuvo que pagar, bueno si quiere hacemos el debate del metro de Medellín, pero no desviemos la discusión, por favor.

Yo sé que a la gente de Antioquia no les gusta que les digan que la Nación financio más, pero no desviemos, no desviemos la discusión, porque si no terminamos acá lo que no, a lo que vinimos. Señora viceministra y Alcalde, si nosotros, el siguiente paso es reestructurar financieramente el proyecto, cuando tengamos el valor exacto del proyecto, doctor Carlos Fernando Galán, citemos y buscamos la financiación, porque si no empezamos a decir, porque cambió de 6, 7 billones de pesos, a 15 billones de pesos.

La verdad, uno con la información que tiene no lo puede discutir, por eso hablar con las cifras, el Alcalde tiene la información, nosotros no la tenemos, pero hablemos, ustedes se han acercado y por eso yo digo que por primera vez Bogotá tiene una cifra para discutir. Anteriormente, todos los sistemas de transporte masivo en Colombia se entregaron los recursos y más con los estudios que nunca se terminaron, por eso el metro de Bogotá tiene que tener los estudios realizados y demás.

Entonces, señora Vicepresidenta, yo sí quiero es que la ruta se complete, si tenemos la parte técnica, la parte financiera y el último tema que lo toco usted, Senador Galán, tiene que ver con la institucionalidad, ¿quién va a manejar el proyecto? El Alcalde plantea un ente público, puede ser TransMilenio, no sé, eso lo decidirá la Nación y la Alcaldía. Pero busquemos las fuentes de financiación y no podemos ser menos frente a la necesidad de que Bogotá requiera recursos.

Hay que buscar alternativas de financiación, reitero, el Alcalde ha planteado cupos de endeudamiento, el Distrito también lo puede hacer, no sé si lo tenga en su capacidad, y lo otro que a mí me preocupa también es que nosotros, esto se quede en un simple debate el día de hoy. Yo le propongo, Presidenta, que más adelante creáramos una subcomisión para empezar a buscar alternativas,

y, doctor Carlos Fernando, acompañar de aquí en adelante el tema de crear la subcomisión del metro de Bogotá, que la creemos desde ya, hagamos los debates que haya que hacer.

Esto no termina esta noche, sino simplemente empezamos a hablar, y para la Alcaldía simplemente lo siguiente, dentro de toda la parte de movilidad que necesitamos hoy, el tema del cable aéreo, ¿los recursos están? El tema de TransMilenio de la avenida Boyacá, ¿los recursos están o el Gobierno hasta ahora está pensando en la financiación, en todo lo que tiene que ver con las diferentes ampliaciones y demás? Esta pregunta más adelante que nos la contesten. ¿Por qué? Porque el tema de movilidad no lo podemos circunscribir únicamente al tema del metro.

Y una pregunta final: ¿no vino aquí alguien del Ministerio del Transporte? Creo, ah, sí está el Viceministro. Viceministro, en la sesión en la Comisión Sexta yo le hice una pregunta, ¿qué pasa con las entradas de Bogotá? Las entradas de Bogotá, la Ministra debiera estar acá. ¿Qué pasa con las entradas de Bogotá? Todos los costados, hay que hacer unas inversiones, hay que hacer unas inversiones enormes con las entradas a Bogotá y no lo estamos contemplando y nos estamos circunscribiendo únicamente al tema del metro.

Las entradas y salidas de Bogotá, urgente, una propuesta que no la hemos visto y yo creo que los ciudadanos hoy reclaman, está paralizada la ciudad.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador Eugenio Enrique Prieto Soto.

Palabras del honorable Senador Eugenio Enrique Prieto Soto.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra el honorable Senador Eugenio Enrique Prieto Soto:

Muchas gracias, Presidenta. No, con todo respeto con mi compañero el doctor Ángel Custodio, a quien valoro enormemente, porque siempre ha sido un hombre muy acertado en la utilización de las cifras, con su capacidad de inteligencia y la experiencia del recorrido que ha tenido en la Comisión Tercera, en las Comisiones Económicas en este Congreso de la República.

Yo quiero ser muy respetuoso frente a este debate, y lo hemos sido además con mi compañero el doctor Galán, con la presencia acá de toda la dirigencia del Distrito Capital. Pero creo que el metro de Medellín es otro tema completamente diferente y que bien vale la pena que nosotros hagamos un debate en este Congreso para analizar cuál ha sido la historia del metro de Medellín. ¿Cuál ha sido su desarrollo? ¿Qué realmente ha sido del impacto del metro de Medellín? Y desde el punto de vista económico, yo creo que hay que tener más rigor en las cifras, sobre todo porque el esfuerzo y aquí lo estaban planteando ahora el Senador Uribe, que han hecho Medellín y Antioquia es enorme, el modelo de financiación de los sistemas de transporte masivo no es el mismo que se aplica hoy a los sistemas con el que se aplicó a

Medellín y Antioquia. Independiente de los que haya hecho el Gobierno Nacional en pagar, Antioquia y Medellín han asumido la deuda del 60% del metro, y eso no se puede decir que no es cierto.

Eso es muy importante, a mí me parece que es, para que no hagamos el debate ahora por respeto al debate actual, yo sí le pediría, doctor Galán, amigas, compañeros, que lo hagamos más adelante y que lo hagamos con todo el rigor. Traigamos las cifras, traigamos los números, hagamos el análisis técnico, pero además, hagamos otro análisis que es bien importante. ¿Cuál ha sido resultado en la movilidad del metro de Medellín? ¿Qué impacto ha logrado? ¿Cuántos ciudadanos han movilizó? Para que dividamos esa inversión sobre el número de ciudadanos que ha movilizó y veamos realmente cuál es ese impacto. Muchas gracias, Presidente.

¿La Ministra presento excusa? ¿Qué excusa? No la veo aparecer en este Congreso, ni en la Comisión, ni en nada. Eso es todo, señora Presidenta. Senador Robledo.

La Presidenta manifiesta:

Sí, ella presentó excusa.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador Jorge Enrique Robledo Castillo, como vocero del Polo Democrático Alternativo.

Palabras del honorable Senador Jorge Enrique Robledo Castillo.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra el honorable Senador Jorge Enrique Robledo Castillo:

Gracias, señora Presidenta. En un día la arquitecta Silvia Arango, una profesora, que yo diría que es de las personas que más entiende de ciudad en Colombia, me dijo, me dijo mire, Jorge Enrique, en ciudades de la escala de Bogotá, los metros son como la muerte, que llega, llega. O sea, usted puede aplazar el momento, puede hacer cosas, pero que llega, llega. Es una necesidad, una realidad inexorable. Solo se podría agregar que en el caso de los metros, entre más se demore, peor no, porque los problemas que hay que resolver resultan ser más angustiosos y más complejos.

Agreguemos además que cada flujo, esto es un problema de la técnica, este no es un problema del discurso político, este es un problema de la técnica. Cada flujo genera un medio de transporte particular que es el adecuado a ese flujo. O sea, dependiendo de lo que se quiera hacer, yo necesito un medio, a veces caminar está bien y es un medio individual, otras veces una bicicleta puede estar muy adecuada para lo que necesita, en otras ocasiones hay que usar un automóvil, dependiendo también de lo que se quiere hacer. Yo diría que a nivel del transporte masivo, menos de bus no debería utilizarse porque realmente no es eficiente.

También los TransMilenios si se usan adecuadamente de acuerdo con sus necesidades, pueden cumplirlo bien, su papel, o un tranvía, pero después de ciertos volúmenes, lo único que funciona bien o más o menos bien son los metros pesados,

eso lo demás es retórica barata. Es casi increíble que estemos todavía empezando el siglo XXI en Colombia y todavía se discute en Bogotá si se necesita un metro. Bogotá necesita un metro desde hace décadas, esa es una cosa que está perfectamente clara en cualquier análisis técnico que se quiera hacer.

Aquí el último gran ensayo, la última gran chambonada, fue intentar remplazar el metro por el TransMilenio, entonces los estudios decían que había que hacer un metro por la Caracas, y se inventaron un TransMilenio como una genialidad. ¿Y qué es lo que tenemos hoy? Un TransMilenio en la Caracas absolutamente reventado. Una especie de máquina de tortura contra el ciudadano y ya literalmente no cabe la gente allí, no es posible meterle más, puede que le ataruguen otros cuantos, pero tarde o temprano tendrán que reconocer que no da más.

Es más: yo he oído decir que Bogotá entonces necesita un segundo piso en la Caracas para montar otro TransMilenio encima de la Caracas. ¿Ustedes se imaginan el adefesio urbanístico que eso significa? Este es un hecho que Bogotá y los colombianos tenemos que entender, no se puede forzar la realidad, no se puede atropellar la realidad técnica porque es imposible. Y hago esta anotación, esa decisión que estoy señalando, significa que se tiraron la Caracas, y está hoy perdida para lo que seguramente hubiera sido la mejor vía del metro de Bogotá según lo habían hecho todos los estudios.

Modificar esas circunstancias ya va a ser tremendamente difícil y eso podrá terminar afectando esta primera línea de metro, de la cual estamos hablando. Los metros son por muchas razones de mejor calidad que cualquier otro sistema de transporte, digamos que se le pueda parecer de alguna manera, su velocidad del recorrido, su carga y su descarga, y además tiene un encanto grande, es que si son subterráneos no ocupan espacio en la superficie. O sea que es un poco como crearle un subterráneo, otro piso hacia abajo a la ciudad, cosa que por supuesto es por razones obvias bien importante.

Entonces, lo único que uno puede aducir contra un metro, contra un sistema de transporte pesado allí donde el flujo, el tráfico de las personas lo requiere, lo único que se puede aducir es que resulta ser una solución costosa, pero bueno, es que es la única solución. Yo diría que ese no es un problema, sino un no problema. Esa es una realidad que hay que atender y que el problema que hay que resolver es cómo conseguir los recursos.

Es cierto que se pueden hacer afinamientos técnicos y buscar pues que la obra sea de la mejor manera, y también es cierto que hay que hacer esfuerzos porque no haya corrupción, porque además la historia de los metros en el mundo es la historia de la corrupción, no se roban millones, sino billones. Hay que trabajar, pero también hay que decir una cosa, esto es subsidiado, no se puede hacer de ninguna manera, es más, ni se hicieran los sistemas

de buses, para que fueran de buena calidad, pueden no ser subsidiados.

El subsidio es una inevitabilidad, digamos que el subsidio es un signo del progreso ciudadano, ¿cuál es el crimen de que un Estado subsidie a sus ciudadanos, a sus habitantes? ¿No se supone que el Estado funcione al servicio de los ciudadanos? ¿Por qué nos ha convertido eso como una especie de mito, como una especie de crimen que nos termina llevando a soluciones por completo inadecuadas? Y por supuesto, que el subsidio que necesita el metro de Bogotá no lo puede asumir Bogotá sola, no es posible, los recursos no le dan para eso.

Entonces lo tiene que subsidiar la Nación como en buena hora se definió en algún Conpes, y aquí hay que reclamarle con toda franqueza al Presidente Santos, no se le puede mamar al metro de Bogotá. Valga lo que valga, la Nación le tiene que poner el pecho a la brisa, porque qué otra solución no vamos tener, nos vamos a esperar hasta que el desorden urbano imponga a la brava dentro de 5, 10 o 20 años ese metro que llegará, como la muerte, llega inexorablemente. Entonces aquí no valen digamos los sofismas de ningún tipo.

Por último, decir esto, si esto tiene que ser subsidiado y tiene unos costos que sin duda son relativamente importantes, pues también hay que levantar otra bandera, tiene que ser público y no puede ser el negocio de ningún particular. A esto no le cabe ni un milímetro de privatización, Alcalde Petro, ni un milímetro de privatización, porque ¿cuál es el problema la privatización? El privado primero nos cobra la financiación que los banqueros le cobran al privado por hacer cualquier cosa, pero después nos cobra una tasa de ganancia elevada inexorablemente. Y esa tasa de ganancia de ese privado, sumada a la financiación, entonces va o contra el subsidio y termina pasando lo que hoy pasa con TransMilenio, que parte del subsidio se va para pagar las ganancias de esos inversionistas o, peor aún, se va contra la tarifa.

Y entonces permítame, señora Presidenta, hago un último comentario sobre la tarifa. En estos asuntos de transporte público masivo, el tema de la tarifa es un tema crucial. Aquí 100 pesos, o 200 pesos, resulta funcionar con un multiplicador que nos lleva a tener pavor a cualquier alza por pequeña que sea. Imaginémonos una familia de cuatro personas, 200 pesos, dos pasajes al día, eso nos empieza a hablar de unos 1.600 pesos para esa familia, al día, por 365 días al año, estamos hablando de que un incremento relativamente pequeño en la tarifa se vuelve confiscatorio.

Entonces aquí hay que darse la pela completa como es. La Nación debe respaldar a Bogotá; entre otras cosas, Bogotá pone el 25% del total de los impuestos que se recaudan en Colombia, y esos impuestos se distribuyen por toda la geografía nacional. Entonces, ¿qué nos parece de extraño que se le ayude a Bogotá, que se le ayude a que funcione bien, a que sea más eficiente, a que los negocios se desarrollen de la mejor manera?

Entonces, yo insistiría, metro sí para ya con las mejores consideraciones técnicas, sin corrupción, subsidiado y público, y no más negocitos para los supuestos salvadores sin los cuales que dizque estas obras no pueden hacerse, que es la retórica neoliberal de la privatización. Muchas gracias, señora Presidenta.

Con la venia de la Presidencia y del orador, interpela el honorable Senador Nerthink Mauricio Aguilar Hurtado:

Gracias, Presidenta. Cordial saludo para todos los colegas. Reconocer de manera importante este debate traído por el Senador Galán, saludar también a la Administración Distrital en cabeza del señor Alcalde, Petro. Presidenta y compañeros colegas, aquí pues hemos hecho un referente muy muy importante al tema de la movilidad en Colombia, en especial a la movilidad de nuestra capital de la República, Bogotá. Hace algunos años yo tuve la oportunidad de escuchar al señor ex-Alcalde Enrique Peñalosa, cómo orgullosamente se sentía hablando de este modelo de transporte masivo, cómo este modelo había sido aplicado en Bogotá y había sido exitoso. Y cómo también desafortunadamente o improvisadamente se estaba replicando en otras grandes ciudades, ya generando algún problema.

Pero bueno, nos centramos aquí en Bogotá y este modelo sin duda hace muchos años cuando se implementó era precisamente darle solución al tema de la movilidad en Bogotá. Desafortunadamente fue fundamentado en un solo componente, que tal vez TransMilenio fuera la solución definitiva al problema tan grande que tiene hoy nuestra capital de la República.

Se le fue recargando todas las situaciones duras y difíciles de transporte público y que hoy desafortunadamente no se ha querido reconocer que TransMilenio tenía que dársele también a un componente importante que hoy yo creo que el Senador Galán y el señor Alcalde han traído a colación que se requiere de un metro para nuestra principal ciudad de nuestro país.

Pero que desafortunadamente también el problema de la movilidad en nuestra capital de la República ha venido repercutiendo, y día a día nosotros reconocemos no solo la gran congestión, los grandes trancones que se viven en nuestras vías, la tasa de vehículos que sale anualmente a nuestras calles bogotanas que están entre el 10 y 115 anual, es precisamente que hay una situación preocupante no solo para los ciudadanos, sino también, sino también para, para esos habitantes que de una u otra manera vienen a vivir o a transitar en estas ciudades.

Además, algo preocupante también, el estancamiento de la infraestructura vial que tiene Bogotá, y no es de esta, de estos últimos tres o cuatro años, sino también desafortunadamente de la falta de planificación del desarrollo urbano que ha tenido Bogotá. Yo celebro que el señor Alcalde después de tantos años, después de más de 18 años, por fin haya inaugurado esos 650 metros de la carrera 11 que costaron más de 18.000 millones de pesos, pero que

hoy desafortunadamente no vemos las grandes obras también de infraestructura en esta principal ciudad.

En mal estado la falta de obras públicas, Bogotá lleva más de 60 años invirtiendo en estudios y diseños, ha costado cerca de 1.5 o 1.500 millones de dólares, con los cuales yo creo que ya tendríamos una plata recolectada para parte de esa fase o la primera fase del metro de Bogotá.

TransMilenio también desafortunadamente ha tenido unas fallas de planificación y que desafortunadamente hasta ahora se está buscando algunos responsables, pero son más de 800.000 millones que le ha costado al Distrito recuperar las losas de las primeras fases de TransMilenio, y ahí todavía nos sigue preocupando y comparto lo que dice el Alcalde. Prácticamente nos toca volver a recuperar la Caracas, para que podamos realmente tener una nueva vía y tener un buen sistema por esta troncal.

El proyecto pasa también de un interés distrital a un interés nacional y eso lo compartimos también porque el Banco Mundial ha querido involucrarse y ha querido también tener ese apoyo y ese compromiso para que no solo sea del interés distrital, como lo ha manifestado el señor Alcalde, sino que el Gobierno Nacional, como así lo mencionaba también nuestro nuevo Director de Planeación Nacional, el doctor Simón Gaviria.

Pero hay es también una recomendación fundamental importante, Alcalde, aquí nosotros tenemos que crear una empresa metro, una empresa técnica realmente, o unas personas que tengan un equipo integral y que puedan sacar adelante no solo la primera fase, sino que podamos prolongar las siguientes fases a lo que necesita Bogotá, a lo que manda.

Ese equipo integral que realmente lidere los 15 billones de dólares que se necesitan para construir esta fase, sino también que sea un equipo técnico como lo ha recomendado, un equipo especialista en este tema. Y así mismo genera también unas importantes preocupaciones que ojalá que el Gobierno Nacional nos ayude a solucionar no solo los recursos que va a financiar el distrito, sino el Estado. ¿Cómo los vamos a financiar?

Yo escuchaba un artículo, veía un artículo del doctor Diego Sánchez, de la Corporación Andina de Fomento, que es especialista y conocedor en estos temas de la capital colombiana y también mostraba no su optimismo, sino veía y cómo sentenciaba a la capital de la República, que si Bogotá no le apostaba al sistema metro, pues realmente Bogotá estaría expuesta a un colapso vial sin precedentes.

Entonces, sin duda, ahí tenemos que involucrarnos todos, ojalá que hubiese estado, Senador Galán, y en eso sí de pronto haber sido más contundente para que la señora Ministra, el Gobierno Nacional estuviera aquí también para que nos ayudara a dar respuesta, a ver cómo vamos a buscar la línea de financiación frente a lo que hoy se requiere en esta gran obra.

Y Bogotá no se puede quedar realmente sin una línea de metro; Bogotá, en dos o tres años máximo, será la única capital de América Latina que no tendrá este sistema de transporte masivo porque ya todas las mayorías las capitales latinoamericanas prácticamente ya han adoptado este sistema que sin duda, como veíamos a Ecuador y nosotros nos ufanábamos porque Colombia tenía unos avances en infraestructura vial, pero como hoy Ecuador ha hecho unos pasos o ha dado unos pasos agigantados en infraestructura vial y nosotros hoy como estamos viendo a unos países que venían en subdesarrollo, cómo nos han sobrepasado.

Entonces, yo creo que la falta de recursos tiene que ser realmente garantizada para que podamos entregarle no solo a la capital, sino al país. Yo también comparto los modelos que se han aplicado. Colombia de pronto lleva 60 años haciendo estudios y diseños; nuestros respetados y amigos antioqueños, y nuestros queridos amigos paisas, tardaron 35 años pero hoy ya tienen, yo creo que tres componentes de un sistema de transporte masivo, que sin duda generan una visión, un desarrollo y un modelo complementario a lo que es la movilidad de las grandes capitales y de las grandes ciudades en el mundo.

Entonces, yo creo que aquí tenemos que buscar ese modelo también de apalancamiento, las alianzas público-privadas, el tema del subsidio debe ser fundamental también para que no vaya a ser un fracaso. Y que también el Gobierno Nacional voltee a mirar, respetuosamente lo digo, que los sistemas de transporte masivo, caso en la ciudad de Bucaramanga, desafortunadamente se implementaron o se adaptaron a un modelo que realmente la ciudad no tenía planificado.

Y esa falta de planificación, cuando se implementan estos modelos, se está improvisando y que de ahí vienen las grandes fallas para que hoy los sistemas no cumplan con la verdadera funcionalidad, con el buen servicio, con la buena cobertura, con la buena calidad, y eso es lo que queremos que hoy el metro de Bogotá realmente cumpla esas expectativas.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador Nerthink Mauricio Aguilar Hurtado, como vocero de Opción Ciudadana.

Palabras del honorable Senador Nerthink Mauricio Aguilar Hurtado.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra el honorable Senador Nerthink Mauricio Aguilar Hurtado:

Presidenta, y yo le recomendaría al señor Alcalde, la avenida Boyacá atraviesa, es una de las autopistas más importantes de Bogotá, atraviesa el sur hasta el norte de la nuestra capital. Yo esperaría más bien buscar que, como lo ha dicho el Banco Mundial, no solo necesita de una sola línea o una sola fase de metro, esperaríamos adoptar que más adelante que otra línea del metro para que fuera la Boyacá también implementado y que no sea otra línea de otra fase TransMilenio para no seguir viendo a esos sándwich humanos que a diario vemos a esas personas de escasos recursos o de los usuarios que

a diario tienen que usar de este transporte y de este sistema masivo que desafortunadamente hoy no ha generado la mayor satisfacción. Gracias, Presidenta.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la honorable Senadora Claudia Nayibe López Hernández, como vocera del Partido Verde.

Palabras de la honorable Senadora Claudia Nayibe López Hernández.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra la honorable Senadora Claudia Nayibe López Hernández:

Gracias, Presidente. La Alianza Verde hará una intervención hoy distribuyéndose el tiempo con el Senador Iván Name. Quisiera empezar por decir que la Alianza Verde lamenta muchísimo el nivel de interés tan lamentable que este tema y en general cualquier tema relacionado con Bogotá le solicita al Gobierno Nacional, ni uno de los ministros y altos funcionarios citados asistieron a este debate, debate que además ya había sido aplazado, valga decir, una vez la semana pasada.

De manera que ya esta plenaria había considerado que otro debate, valga decir, improvisado era más importante que este preparado sobre Bogotá y hoy que por fortuna se da con toda la organización y las garantías entonces no asisten los funcionarios. Una muy mala señal, la verdad.

Lo segundo, decir que si hay un tema digamos en el que no hay improvisación, en el que tal vez lo que hay es exceso y exceso y exceso y exceso de estudio y poca decisión y acción es en el metro de Bogotá. En muchos negocios públicos y en muchos bienes públicos con razón dicen los ciudadanos los políticos son los más interesados porque hacen negocios en ello, aquí realmente para los que ha sido supersexi que nunca se haga el metro de Bogotá y solo se hable y se estudie el metro de Bogotá es para los consultores y los doctores, y los especialistas y los profesores.

Creo que llegó la hora de hacer el metro de Bogotá y esa debe ser la gran conclusión primera de este debate. Aquí no podemos seguir en lugares comunes obvios que ya están totalmente superados; que el metro de Bogotá no es la solución al tráfico y al trancón de Bogotá, ya lo sabemos. Que el metro de Bogotá no es una solución aislada, por supuesto ya lo sabemos; que el metro de Bogotá debe ser parte de un sistema público de transporte multimodal, por supuesto ya lo sabemos, dejémoslo en lugares comunes por favor. Todo eso ya lo sabemos.

Ahora además sabemos gracias a estudios y a trabajos juiciosos hay que decir de varias alcaldías, esta también ha hecho su contribución y también este Gobierno Nacional, ahora tenemos una cifra más realista. Si por algo fallan los metros en el mundo, lo dicen todos esos estudios, es porque se subestiman los costos y se sobrestima la demanda. Aquí estamos empezando justamente al contrario. Gracias a TransMilenio, al exceso de éxito que es lo que ha tenido TransMilenio, especialmente en la Caracas y en ese corredor oriental, hoy sabemos

que mínimo, mínimo, la demanda mínima de ese corredor es, 47.000 pasajeros en un solo sentido. Esa es de entrada, no, esto no es un cálculo de ningún estudio, esto es contando pasajeros cada día en ese corredor, 47.000 pasajeros solo sentido, apreciados colombianos y Senadores y Senadoras, es una demanda superior al 90% de los metros del mundo, de manera que si algo no tendrá el metro de Bogotá en ese corredor es problema de demanda, de entrada estará por encima del 90% de los metros del mundo, de entrada mínimo. Y digo mínimo porque es obvio que el gran problema de TransMilenio es que no tiene capacidad para transportar la demanda que tiene, tiene una enorme demanda represada que vemos todos los días en filas de pasajeros y en filas de buses.

De manera que el primer problema, el primer gran riesgo de los proyecto metro está chuleado en Bogotá. En ese corredor oriental la demanda está más que asegurada. El segundo gran problema, el segundo gran desafío, ha sido el de subestimar los costos y en ese sentido yo en vez de preocuparme me alegro de que los estudios de ingeniería a nivel de detalle en el que va ya nos digan la verdad. Cuando aquí decían que el costo del metro de Bogotá iba a ser 80 millones kilómetro subterráneo, pues se notaba que eso era una estafa; cualquiera que haga una medio comparación por Google sabe que esa no es una cifra razonable.

Hoy nos están diciendo una cifra mucho más cercana a la realidad, Sao Paulo, muy recientemente construyó a 270 kilómetros, a 270 millones de dólares kilómetro un metro. De manera que no es fantasioso tampoco, estamos a cifras actuales, de manera que los dos principales riesgos quiero llamar la atención de eso, están en principio cubiertos con este proyecto. No quiere decir que no haya riesgo los suelos de Bogotá, hay que ver pues los líos que hemos tenido pues haciendo las troncales de TransMilenio por suelos, imagínense pues un metro subterráneo. Pero el tercer punto al que quiero ir, es el siguiente: además de que los riesgos principales en este proyecto en particular ya están mitigados por la evidencia, no por los estudios, sino por la evidencia.

Si el metro de Bogotá o cualquier otra inversión del Gobierno Nacional en Bogotá es de 15 billones de pesos, lo que no le puede decir el Gobierno Nacional a los bogotanos es que ese es un lujo, nada por 15 billones de pesos en Bogotá es un lujo. Esta ciudad le produce el 25% de la riqueza al país, casi la mitad de los impuestos que recauda el Gobierno Nacional. Es infame que en cualquier tema le vengan a decir a los bogotanos que hacer una inversión de 15 billones de pesos a más de 30 años es un lujo, un Rolls Royce, un Mercedes, una cosa loca, extraordinaria, excesiva.

En ningún tema, ni en educación, ni en salud, ni en movilidad, ni en transporte, una inversión de 15 billones de pesos a 30 años es una inversión excesiva. Ese es un acto cínico con Bogotá, ese argumento es inaceptable y por lo tanto y como bien se sabe en este tema, aquí no nos van a someter los señores del Gobierno Nacional, señor Simón Gaviria, ni

el señor Ministro de Hacienda, ni el Presidente de la República, va a someter a los 8 millones de colombianos que vivimos en Bogotá al chantaje de que si nos regalan el metro, como si fuera un gran acto caridad y limosna, entonces no pueden hacer nada más.

Entonces, olvídense de ciclorrutas, entonces olvídense de TransMilenio, entonces olvídense de subsidios al Sistema Integrado de Transporte, entonces olvídense, coman y vivan de metro. Eso es inaceptable, está claro que aquí no es o metro, el compromiso del Gobierno Nacional y del Gobierno Distrital tiene que ser cumplir con los lugares comunes. Si el metro no es la solución, si el metro no puede ser planeado, ni hecho aislado es obvio que el metro tiene que ser parte de un sistema y que ese sistema se tiene que seguir financiando.

De manera que aquí no nos van a someter a ese chantaje. Lo digo desde ya y la Alianza Verde se va a parar en la raya con la ciudadanía de Bogotá para no dejar someter a la ciudad a ese chantaje. En Bogotá en los próximos 30 años haremos metro y troncales de TransMilenio y ciclorrutas y sistema integrado de transporte masivo. Y, por supuesto, eso requiere inversiones adecuadas, institucionalidad adecuada, vigilancia ciudadana, todo lo que ustedes quieran. Pero no nos van a someter al chantaje de o metro o lo demás. Eso es inaceptable. Política, social y financieramente es inaceptable y ya vemos ese argumento falso, fala, cínico con la ciudad, injusto con la que no es de los bogotanos.

Bogotá es la ciudad que más acoge colombianos, como le corresponde; Bogotá es una máquina de equidad social para Colombia y así debe seguirlo siendo y justamente por eso necesita un sistema de transporte público integrado que le dé calidad de vida, competitividad, competitividad económica, social, etcétera.

Quisiera culminar y dejar los últimos minutos de la bancada de la Alianza Verde para mi colega el Senador Iván Name. Gracias.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador Iván Leonidas Name Vásquez.

Palabras del honorable Senador Iván Leonidas Name Vásquez.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra el honorable Senador Iván Leonidas Name Vásquez:

Gracias, Presidenta. Digamos que para tratar de hacer un aporte en la reflexión de esta noche, triste de 40 años de cuentos que van y que vienen, una conclusión que podría aparecer por fuera de contexto es que lo que ha colapsado en Colombia es todo su modelo centralista. La primera víctima hoy del centralismo, Senadores, es la capital de Colombia, Bogotá. Cada vez que se ha hablado de tomar una decisión de comprometer las voluntades políticas, se escandaliza y se exagera sobre lo que esta ciudad que todo lo da, pareciera como si no lo mereciera.

Por eso con excepción de Medellín, cuyo metro ha sido incluso un ejemplo para el mundo, mucho

se critica, mucho se dice. Me decían los taiwaneses que ellos cuando estaban construyendo su metro de Taipéi, vinieron a ver el metro de Medellín. Que es un metro que tiene la combinación de la superficie y los otros modos, porque nosotros tampoco podríamos pensar en Bogotá en hacer un *subway*, o sea, un metro enterrado enteramente como si fuéramos los parisinos que empezaron en las guerras del mundo del siglo pasado a construir su metro.

Esto es para decir que la tragedia del colapso de hoy es la equivocación de generaciones enteras, incluidas las generaciones de quienes aquí estamos, que vamos a dejar a nuestros hijos una ciudad caótica, colapsada como es nuestro país por efecto de la equivocada organización política y territorial. Por eso el porvenir y el futuro y la luz solamente se verán el fondo en un túnel cuando podamos recapacitar sobre el tipo país que tenemos y su organización territorial que debe ir en búsqueda de las zonas autonómicas y de las regiones descentralizadas.

Pero para terminar puesto que lo ha dicho ya con voces autorizadas qué es un metro, qué es un sistema integrado. Recuerdo que hace 20 años cuando traje el pico y placa, una propuesta que hice, siendo concejal de Bogotá, Senador Robledo, hace 20 años me acusaron de loco los expertos, los sabios que tanto retraso a veces le generan a su mundos. En los últimos 20 años solamente se han hechos dos cosas en Bogotá en el tema de movilidad: una, la restricción vehicular y otra en TransMilenio que fue asesinado lentamente por las sucesivas administraciones posteriores a la que lo impulsó. Esa es una de las causas del colapso; el TransMilenio casi de manera sistemática ha sido visto como una segunda o tercera opción y sabemos, que hace parte de uno de los varios modos al lado del metro, al lado de los buses, de las vías, etcétera.

Pero para no abundar y repetir lo que aquí se había dicho, tal vez de nuevo para citar al doctor Robledo, decía algún poeta que todo llega tarde hasta la muerte, en Bogotá probablemente también llegue tarde el metro pero nosotros tenemos que poner y activar de manera inmediata, señor alcalde, no solamente estos modos, por ahí alguien se reía del tema de los segundos pisos.

Pues en Bogotá hay que entrar rápidamente, entrar a contratar si es por concesión o como lo quiera adivinar la sabiduría y los científicos, la contratación de las autopistas de segundo piso o vías rápidas para que sea una opción para que pueda tomarse en ellas y que tenga además la calificación de uno de los modos del todo el sistema de transporte.

De tal manera señoras y señores senadores, que aquí lo primero es que venga el Gobierno nacional y nos diga hasta donde llega su compromiso para adoptar la solución financiera que Bogotá necesita. Aquí no pasa nada cuando se dice que Reficar en Bolívar tiene 4.500 millones de dólares de sobre costo y nos escandalizamos, como dice la Senadora Claudia López, que disque porque el metro nos va a costar 15 billones. Convocamos a que esto continúe y que vengan las autoridades nacionales y nos digan qué grado de compromiso tiene para que dejemos

de seguir hablando por 30 años más y de una vez por todas construyamos uno de los modos que necesitamos para completar en Bogotá realmente la idea de solucionar nuestro problema de movilidad. Muchas gracias señor Presidente.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador Horacio Serpa Uribe, como vocero del Partido Liberal.

Palabras del honorable Senador Horacio Serpa Uribe.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra el honorable Senador Horacio Serpa Uribe:

Muchas gracias Presidenta y queridas y queridos colegas. Todos nos llega tarde hasta la muerte, Julio Flórez, que nos llega, nos llega como nos recordó el Senador Robledo. Miren, muy rápido porque debo confesarles que en materia de metro, lo único que sé es montar y cómo es de agradable, lo he hecho varias veces en Medellín y las pocas veces que lo he hecho en otras ciudades del mundo, siempre pienso, creo que ustedes también lo han pensado. Cuándo tendremos metro en Bogotá. Mi intervención es para comentarles en nombre de los colegas del partido Liberal, en primer término que nos gustó mucho el debate, felicitamos al Senador Carlos Fernando Galán, aprendimos mucho esta noche con su interesante exposición tranquila, muy seria, alejada de cualquier asomo de sectarismo pensando en la ciudad de Bogotá que tanto conoce, muy bien.

Muy bien también, la participación del señor alcalde de la ciudad, el doctor Petro, bienvenido aquí a su hábitat, y qué bien lo hace y qué bien explicó los criterios de la administración. Muchos aspectos que realmente no domino, para qué meterme en camisa de 11 varas, solo decir, bueno importante que su administración, alcalde, haya recibido un estudio, el más completo que hasta el momento se ha elaborado para la primera línea del metro. Que importante que haya puesto, como lo dijo Ángel Custodio, aquí hay que decir el honorable Senador Ángel Custodio, nuestro querido amigo, que lo haya puesto en el tema del metro en boga, en comentarios, en discusión sobre la mesa, eso quiere decir que después de 70 años, aquí hicieron unas historias estupendas sobre tantas frustraciones después de 70 años ya hemos empezado a tomar el camino correcto.

Qué bueno que el metro de Bogotá sea un propósito nacional, estoy de acuerdo, Bogotá es nuestra principal ciudad, Bogotá es la municipalidad que más aporta al BIP de Colombia. Hay el deber de la Nación de aportar el 70% de los costos de este, de la inversión de esta obra tan importante, comparto el criterio del Senador Iván Name, en el sentido de que Bogotá muchas veces, casi siempre sufre los embates del centralismo, de ese centralismo que surge desde el Gobierno central ahora y en todas las épocas. Muy bueno que se haya comentado aquí a propósito del subsidio del transporte masivo y del transporte colectivo, ese es un *impajaritable* de Estado si es que la frase tiene cabida.

De manera tal que termino diciendo, los liberales, el partido apoyará este, el metro, este gran propósito qué clase de metro vamos a tener, metro estilo Rolls-Royce o metro estilo Chevrolet. Bueno, eso lo dirán las circunstancias y los recursos. Muchas veces a uno en la casa le pasa, que quiero comprar un Rolls-Royce y termina comprando una Captiva, esa es la circunstancia de la vida, pero que hay que hacerlo, hay que hacerlo. Yo pienso que esa es la gran enseñanza de este debate.

Treinta segundos para comentar lo siguiente, nuestras ciudades, nuestro transporte masivo, los metros de las distintas ciudades, están quebrados todos, están quebrados todos. Sé que hay unos análisis muy importantes que ha venido haciendo el Senador Soto, el Senador Prieto, escuché los comentarios desde el Centro Democrático, muy importantes a este respecto. Pienso que tenemos que aplicarlos un día de estos, ojalá muy próximo a hacer aquí el gran debate de los sistemas masivos de transporte de nuestras ciudades capitales porque si no hay subsidio, no funcionan. Ya hablaremos de eso, cuente el metro para Bogotá con el apoyo del Partido Liberal Colombiano. Mil gracias.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador Luis Evelis Andrade Casamá, como vocero del Movimiento MAIS.

Palabras del honorable Senador Luis Evelis Andrade Casamá.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra el honorable Senador Luis Evelis Andrade Casamá:

Presidenta, al Movimiento Alternativo Indígena y Social y a este Senador también, le preocupa enormemente la situación de la ciudad de Bogotá en muchos aspectos y en particular en el tema de movilidad. Yo que estoy de acuerdo con el planteamiento que hacia el alcalde y es que hay que generar y este Congreso y los gobiernos de todos los niveles tienen que pensar las ciudades, qué ciudad se está planificando, que ciudad se está construyendo para el presente y el futuro, y me acordaba de un evento internacional que hubo en Medellín, si no estoy mal el año pasado de una de las conclusiones que se sacaba, era que se estaban construyendo ciudades no para los seres humanos, ni para que puedan vivir, se planteaban que no eran ciudades sostenibles.

Y uno de los grandes problemas precisamente era el de la movilidad pero yo cuando recorro la ciudad, sin ser de aquí, siento como si fuera de aquí por muchas razones, y digo bueno, que es lo que han hecho los planificadores de Bogotá, que es lo que han hecho los gobernantes, han pensado esta ciudad y muchas de las cosas que han hecho y construido, las han pensado como si estuviéramos en el siglo XVI, como si estuviéramos en una ciudad, en un pequeño pueblo, sí y creo que hay que cambiar esa mentalidad de aquí en adelante para que se puedan tener respuestas adecuadas para los pobladores de la ciudad.

Quiero saludar la importancia de este debate, Senador Galán, creo que los bogotanos y toda la sociedad colombiana está pendiente de este debate y lo que espera la ciudad, la ciudadanía de Bogotá y de este país, señores del Gobierno y señor Alcalde, es que efectivamente hayan ya decisiones con base en los estudios, con base en la disponibilidad financiera o en las posibilidades pero que hayan decisiones y se empiece a construir el metro, esto no tiene discusión como aquí se ha dicho y hay que hacerlo lo mejor posible, que si cuesta más pues también hay que mirar y hacer todo el esfuerzo por conseguir los recursos pero hay que hacerlo bien y no construir un metro que en 10 o 15 años estemos diciendo se quedó demasiado pequeño.

Yo creo que hay que pensar en que esta ciudad cada vez crece más y la demanda, que ya la señalaba la doctora Claudia López, está allí y tiende a aumentar, es decir, que por esa vía, por ese lado no habría problema.

El otro asunto, es que efectivamente el metro como se ha dicho es necesario, pero hay que sumarle otros componentes y estoy de acuerdo que debe ser multimodal y yo quiero reiterar que efectivamente en términos de financiación es el Estado, le corresponde subsidiar, la Nación, le corresponde subsidiar el sistema y tendría que pensarse también en esa misma dirección para las otras ciudades que han ido copiando el mismo modelo pero que vemos que también empiezan a tener problemas porque no se está respondiendo a esa necesidad y a la demanda.

El otro aspecto que yo quiero señalar es que el problema de la movilidad en Bogotá como lo señalaba el Senador Name, no es un problema solo de la parte urbana sino también de sus entradas y ahí yo planteo y exhorto para no exigir, exijo de una vez al Gobierno nacional, al departamental, al distrito y a los municipios hacer el esfuerzo para resolver esa problemática que a diario se ve tal, algunos solamente la ven cuando salen los fines de semana en un puente pero la ciudadanía la vive a diario, es el caso de Soacha por colocar un ejemplo.

Creo que llegó la hora de ponerlos intereses que han conllevado a que se hayan tomado decisiones que hoy tienen a Bogotá en un caos y que mucha gente entra a cuestionar el no porque yo lo justifique, sino que se entra a veces a cuestionar. La actuación de la ciudadanía pero aquí lo que se está reflejando es que ha habido unas decisiones mal tomadas que no ha habido planificación adecuada y que hay una responsabilidad de los determinantes de política, de quienes han gobernado Bogotá.

Eso no se puede ocultar pero ha llegado la hora y ojalá alcalde usted pueda dar comienzo a esta obra para que la final se termine y que ojala otros gobiernos que vengan por los intereses bien sean partidarios, bien sean económicos no echen para atrás la obra o le den otra dirección y que Bogotá, mejor dicho los ciudadanos de Bogotá tengan que vivir eternamente ese problema del hacinamiento en el TransMilenio o en cualquiera de los sistemas que se quiera de las modalidades que se quiera implementar. Eso es lo

que quiero, quería decir en el día de hoy, es necesaria esa obra y no puede someterse a discusión y habrá, y el Gobierno en todas sus instancias tiene que hacer el esfuerzo necesario para que exista la financiación correspondiente. Muchas gracias señora Presidenta.

La Presidencia y concede el uso de la palabra al honorable Senador Andrés Felipe García Zuccardi.

Palabras del honorable Senador Andrés Felipe García Zuccardi.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra el honorable Senador Andrés Felipe García Zuccardi:

Gracias Presidenta, inicio por decir de parte de todos los miembros del partido social de Unidad Nacional, que el partido de la U apoya y promueve el metro de Bogotá. Aprovecho, para felicitarlo Senador Galán, esta es una de las mejores presentaciones que he visto aquí en el Senado de la República y le pido el favor de que la ponga en internet, que la suba a la nube para que más personas tengan acceso a esta presentación que está buenísima, muy completa y realmente sencilla de entender.

Aprovecho también para felicitar al alcalde de Bogotá, Gustavo Petro, por una presentación sobria, seria y hago referencia a dos puntos que me gustaron particularmente cuando el alcalde habla de la multimodalidad, cuando el alcalde también hace referencia a las prioridades que hay que hacer a la hora de hablar de la movilidad en la ciudad. Y pone por encima de todos a las personas que están a pie, después a las bicicletas, después al transporte público y por último a los automóviles particulares.

Dos puntos que me gustaron muchísimo y que promuevo también, cuando estamos hablando del metro, hablamos de calidad de vida, dos horas, cuatro horas en tráfico, todos los días no es calidad de vida, actualmente en Bogotá estamos muy, muy mal en términos de calidad de vida haciendo referencia a la movilidad de las personas, a la movilidad de los ciudadanos. Y el metro es un proyecto que va a tomar aproximadamente 7 años en su primera fase, que la gente se olvide de que en un año o dos años van a ver el metro y van a gozar de la calidad de vida que le va a brindar el metro, el metro se demora, y el metro se demora mucho por lo menos 7 años, por lo menos.

Y el metro es solamente un elemento de varios elementos que le aporta en esa movilidad y en esa calidad de vida, elementos que hemos mencionado hoy, elementos como el cable, como los buses, como el tren de cercanías, como la bicicletas, como el TransMilenio y hago referencia en un elemento al cual no se le ha dado la suficiente importancia y es la tecnología.

Hoy día existen aplicaciones que nos mejoran la movilidad y la calidad de vida, las estamos usando hoy día a día y son inversiones en tecnología que están muy por debajo de lo que necesitaríamos para vías, para por ejemplo bicicletas y son inversiones que se pueden aplicar en el corto plazo,. En término de unos cuantos meses podemos mejorar la calidad

de vida en términos de movilidad de todos los ciudadanos si invertimos en tecnología.

Entonces, les pido el favor de que nos concentremos mucho, mucho más en lo que podemos hacer, en el corto plazo con la tecnología aplicándola como complemento a todos estos elementos que van a mejorar la movilidad y la calidad de vida de las personas de la capital. Uno de estos elementos de tecnología que mencionó el Senador Galán es un sistema inteligente de gestión de tráfico. Pero, repito, la tecnología es algo es realmente económico, a comparación de otras inversiones y que podemos aplicar en el corto plazo.

Para concluir, el metro es una medida de largo plazo e involucra en su primera etapa aproximadamente el 10% de la demanda de movilidad de la ciudad. Entonces, lo que yo les pido aquí a todos los colegas, a todos los senadores, al alcalde, a todas las personas que están asistiendo a esta sesión es que nos concentremos también en ese otro 90%, que nos concentremos con el mismo esmero en el que estamos hablando hoy, debatiendo hoy el metro en todos los elementos que le aportan a la movilidad de las personas que viven aquí en Colombia y con ello a su calidad de vida. Que nos concentremos en la tecnología, en las vías peatonales, en las bicicletas, en el cable y por supuesto en los trenes de cercanías. Muchas gracias, señora Presidenta.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador Álvaro Uribe Vélez.

Palabras del honorable Senador Álvaro Uribe Vélez.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra el honorable Senador Álvaro Uribe Vélez:

Gracias señora Presidenta, las vigencias futuras que se definieron en el proceso de documentos Conpes 2008-2010, incluían más avances de TransMilenio, metro y tren de cercanías. En el 2002, se le entregó a la administración Mockus, vigencias futuras del orden de 980 millones de dólares para avanzar en TransMilenio que irían hasta el año 2016, por esos las vigencias nuevas se ordenaron en esos documentos Conpes a partir del año 2016, la necesidad del metro todo el mundo la comparte, ojalá se haga cuanto antes, pero a uno le preocupa que el TransMilenio debería tener en Bogotá 388 kilómetros, tiene 115.

Por fortuna se ha avanzado ya en lo que serían los trenes de cercanías, quiero destacar del alcalde de Bogotá, la financiación de diferentes fuentes que nos presentó, un manejo de recursos de las, de los terrenos adyacentes, un manejo de recursos del comercio que se desarrolle por el metro, un encarecimiento del vehículo individual. Yo creo que esas fuentes son bien, bien importantes.

La Nación que tiene grado de inversión, debería intentar para acelerar la financiación del metro, lo que han logrado otros países, hoy se ha hablaba nuevamente de un gran endeudamiento en México, sin embargo, México ha conseguido dineros con

bonos a 104 años. Yo creo que una Nación con grado de inversión como Colombia podría muy fácilmente conseguir hoy unos dineros a 50, 60 años. Por supuesto cuando yo escuchaba esta noche la muy didáctica presentación del Senador Galán, la asociaba con el presupuesto, la financiación de todas estas obras, necesita el país gran austeridad presupuestal de lo contrario se vuelven estas obras imposibles. Sobre el metro de Medellín, la seguridad y el departamento han pagado y han pagado anticipadamente. Resolvieron el litigio, además hay algo bien importante que decir, el metro de Medellín no ha tenido subsidio de tarifa, yo creo que ha sido un gran alivio para la ciudad y un gran alivio para la Nación y es una excepción y le llama a todo el mundo la atención justamente por eso.

Finalmente recojo lo que dijo el doctor Horacio Serpa, lo había antecedido en esa tesis la doctora Susana Correa, nuestra compañera del Centro Democrático, cuidado que el país ha hecho un esfuerzo muy grande en sistema de transporte masivo, en muchas ciudades están en crisis. Y en sistemas de ciudades amables que son transportes masivos más reducidos, en crisis o no empiezan. Gracias señora Presidenta.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador Milton Arlex Rodríguez Sarmiento.

Palabras del honorable Senador Milton Arlex Rodríguez Sarmiento.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra el honorable Senador Milton Arlex Rodríguez Sarmiento:

Gracias Presidenta, no, primero que todo yo sí lamento que no haya venido la señora Ministra de Transporte, este es un debate de la mayor importancia y ciertamente no es un debate de orden distrital, es un debate de orden nacional. Bogotá es la entidad territorial más importante del país y este quizá es el proyecto más sentido que tiene la ciudad y en la que coincidimos, como nos podemos dar cuenta, todos los partidos políticos y en el que se puede evidenciar una necesidad completamente inaplazable.

Como no vino la Ministra de Transporte pues yo no encuentro interlocución para que exista como debiera hacer claridad acerca de la refrendación de los compromisos que tiene que hacer la Nación sobre ese tema. Observo y me alegra mucho que exista claridad sobre las fuentes de financiación, ciertamente la plusvalía en los predios de la zona de influencia, el desarrollo comercial de las estaciones y muchos otros aspectos que aquí se han tocado, me parece que resuelven muchas dudas.

Sin embargo, yo quisiera aprovechar la presencia del señor alcalde mayor para tocar varios temas que tiene que ver con la movilidad desde un concepto eminentemente integral. Yo pienso que si bien es cierto aquí se ha esbozado el propósito de desestimular el uso de vehículo particular, no se ha hecho lo suficiente en esta materia. Hoy el 73% del parque automotor que rueda en Bogotá, es particular, y sigue en aumento.

Yo quisiera que sobre este tema pudiéramos revisar varias opciones, observaba por ejemplo en ciudades como Londres y Milán los cobros por congestión, no sé si aquí se haya pensado en este tipo de medidas, pueden ser impopulares pero son medidas que ayudan a resolver y ayudan a financiar estos megaproyectos. Incluso en Singapur se habla de cupos para los vehículos, es decir, que así como existen servicio público cupos para los taxis, para los buses de la misma manera existiera un cobro por cupos al vehículo particular, esas serían medidas drásticas para desestimular de alguna manera el uso de vehículo particular que es en buena parte el causante de las grandes congestiones de la ciudad de Bogotá.

Por otro lado, no sé qué se haya pensado en materia de modificación de la cultura laboral, en materia de teletrabajo, en materia de flexibilización de las jornadas laborales. Empezando por las entidades públicas que la verdad sea dicha es que hoy las congestiones son infernales en las horas pico y ni siquiera nosotros de lo público, desde las entidades del orden nacional, distrital contribuimos a este tema. Los cobros por los parqueos en vías y en bahías, se han hecho esfuerzos para todavía hay muchísimo más en esta materia. La planeación territorial, que ha sido un tema en el que le he escuchado al alcalde bastante interés pero en el que estamos supremamente cortos.

Ciudades como Curitiba en Brasil, son ciudades compactas, ciudades completamente densas en cuanto a la extensión. Aquí lamentablemente no hemos tenido ese, esa cultura de la densidad para acortar distancias, el tema de las bicicletas públicas, el tema de las autopistas urbanas por concesión, las autopistas express, ese es un tema al que no hay que sacarle de alguna manera el cuerpo porque es una alternativa importante también para lograr descongestionar el tema. La logística de la carga en el centro del país, también presenta una precariedad total, si bien es cierto se van a hacer unos esfuerzos ahora con unos anillos viales como la troncal del oriente, seguimos teniendo todo el paso del transporte pesado por la ciudad de Bogotá, porque no tenemos una planificación en esta materia.

Aquí se hablaba del tema de la gestión del tráfico, y en el foro de desarrollo sostenible integral de la movilidad de la Universidad de los Andes, los expertos recomendaban un centro de comando y control. Me parece que ese es un tema a corto plazo que valdría la pena que el alcalde nos contara qué avances hay sobre esa materia. Porque es que muchas veces los problemas de movilidad, claro, son estructurales pero es que uno ve en Bogotá que un tema tan sencillo como un choque, una varada genera un colapso total en el tráfico, la sincronización de los semáforos, evitar el parqueo incorrecto y por supuesto un reparcheo general de la calles también resulta inaplazable porque desafortunadamente eso también retrasa ostensiblemente la movilidad.

Me preocupa, y ahora que estamos ad portas de estudiar el plan nacional de desarrollo, que nos volvamos monotemáticos y por eso hubiera sido

importante también la presencia del señor director de planeación, que lo ha dicho en los medios, que si se invierte en el metro no hay posibilidad de invertir en otros temas que también son de la mayor importancia para Bogotá como las obras en la infraestructura vial, tanto la reparación como las nuevas vías. Y finalmente que este sí es un tema que me pueden contestar los funcionarios del Gobierno nacional que no.

Una pregunta a los funcionarios del Gobierno nacional, y es respecto al tema de Cundinamarca que fue tocado por el Senador Galán en una de las preguntas, pero es muy importante para nosotros refrendar los compromisos del Conpes 3777 y que tiene que ver más exactamente, no con los trenes de cercanía sino el metro ligero regional. Que es un tema ya avanzado que está concebido en una alianza pública privada en dos fases Bogotá-Soacha, al que se refería el Senador Andrade, que la congestión de movilidad es infernal y el tema de la estación de la sabana hacia Facatativá, pasando por Funza, Mosquera y Madrid fundamental también para estas ciudades dormitorio de Bogotá. Gracias señora Presidenta.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador Oscar Mauricio Lizcano Arango.

Palabras del honorable Senador Óscar Mauricio Lizcano Arango.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra el honorable Senador Óscar Mauricio Lizcano Arango:

Gracias señora Presidenta, lo primero yo creo, felicitar al Senador Galán por un debate tan ilustrativo que en buena hora se trae al Congreso, yo creo que hay un gran consenso nacional y en ese orden del ideas, el Partido de la U está completamente comprometido en que sobre el metro no hay discusión, el metro hay que hacerlo ojalá lo más pronto posible yo creo que ese es un tema sobre el que no hay ningún debate. Yo lo que quiero hacer es simplemente una observación a lo que acá trajo el alcalde Petro frente a las fuentes de financiación, a mí sí me queda la duda de que si lo puedo expresar de esta manera lo digo gráficamente.

Cuadrar tantos micos para una foto no es tan fácil, usted montar un proyectos con tantas fuentes de financiación, todas tan diversas y tan complejas que a la vez pueden ser creativas y pueden servir como condicionamiento de políticas públicas no son tan fáciles de hacer. Usted, decir que va a financiar con plusvalía pero que también va a cobrarle a los carros, pero que también va digamos a buscar parafiscales, pero que además también va a alquilar los locales, digamos que son demasiados productos, demasiadas decisiones de políticas públicas que muchas de esas se necesitan inclusive al mismo tiempo que dependen de muchos factores. Uno de ellos, por ejemplo el consejo que hoy digamos la ciudad no tiene digamos mayorías frente a la administración distrital.

En los temas de valorización, Bogotá ha fracasado ha tenido que devolverle la plata a los bogotanos cuando ha iniciado proceso de valorización.

Entonces, usted decir que va a montar todos esos productos y que los va a hacer efectivos y que los va a coordinar y que con eso va a financiar el metro. A mí me parece que es bastante optimista por no decirlo menos y en parte utópico yo creo que eso puede servir para recoger unos recursos de políticas públicas, de incentivar el carro y puede servir para recoger recursos inclusive para el presupuesto del distrito; pero si vamos a hacer el metro, yo creo que hay que hacerlo de una manera más simple, yo creo que el financiamiento debe ser tres fuentes, los recursos públicos de la Nación, los recursos públicos del distrito y crédito.

Yo creo que el tema debe ser si hay una voluntad política de la nación y del distrito hay diferentes fuentes de financiación, vayan al Banco Mundial, Banco Interamericano de Desarrollo, vendan bonos del tesoro o bonos del distrito o yo, búsquese una forma de financiamiento que le permita financiar el metro y eso es mucho más sencillo, mucho más rápido y necesita realmente una voluntad política y cualquier banca de inversión le monta esa deuda, hoy Colombia, bien lo decía el expresidente Uribe tiene otra razón.

Hoy Colombia tiene un buen, un buen express, tiene además no solamente eso sino que tiene una buena calificación a nivel internacional, el crédito está barato para Colombia hoy y esa puede ser la mejor fuente y más rápida de financiación que puede tener el metro de Bogotá y ese debe ser, yo creo, que el camino más rápido y eso no se puede esperar más, porque aquí nos demoramos más actualizando los estudios que haciendo los nuevos. Eso no se puede pensar más, eso tiene que ser una decisión rápida y tiene que ser oportuna porque además estamos hablando de un proyecto a 7, a 8 años. Luego ese es digamos un primer bloque.

El segundo, es que también se le puede vender a la ciudad como lo dijo Simón y yo creo que en eso a Simón se le fue un poco la mano, de decir que esto es lo único que puede hacer la nación, lo dijo también la Senadora Claudia López. Porque claramente, es decir, Bogotá no puede, su movilidad no depende solamente del metro, el metro no resuelve todos los problemas de movilidad, Bogotá tiene que tener una política pública de movilidad urgente. Yo no sé porque hay sí estoy un poco con el Senador Serpa, yo creo que nadie tiene hoy la solución de la movilidad en Bogotá. Pero hay que hacer algo.

O sea, no puede ser que uno se demore 2 y 3 horas, cuánto tiempo se gasta un bogotano en un carro, yo creo que uno se pasa más en un carro en Bogotá o en un bus, o inclusive en un TransMilenio porque aunque las distancias son cortas, cuánto se demora usted haciendo la fila para poderse subir al TransMilenio. Esos estudios creo que los ha hecho la Cámara de Comercio, cuánto pierde en competitividad, cuántos minutos, cuántas horas un bogotano o cualquier persona que resida en Bogotá o que venga de paso se gasta solamente en un vehículo y uno ve que en términos de construcción de obra pública nueva de vías, uno no ve unas grandes inversiones.

Las pocas vías que se hacen, se congestionan más que las otras, yo no sé si por falta de diseño o por el represamiento que hay de vías. Cuánto se demoraron en intervenir la 26, hemos sido más de 25 o 30 años para volver a hacer. Cuánto se están demorando en hacer la Boyacá, la misma séptima, lo único que han hecho es un carril de buses que además nadie respeta, luego eso yo creo que ha sido lo único que se ha hecho sobre la séptima pero sí hay que mirar cómo y de qué manera se toman unas decisiones urgentes frente a la movilidad de Bogotá que realmente no es casi caótica, es supremamente caótica.

Y yo sí creo que ahí Gobierno nacional, Gobierno distrital, todos los que puedan aportar tenemos que hacer algo pero Bogotá no puede seguir en este caos de transporte. Y para finalizar simplemente decir, que sí es importante que Colombia tenga una política de movilidad, una política pública de movilidad. Uno ve que las ciudades se están congestionando todas, lo que, sí es cierto que los transportes de sistema masivo todos son deficitarios y uno sí siente que en el tema de movilidad Colombia está bastante retrasado y hay que hacer algo urgente no solamente en Bogotá. Muchas gracias señora Presidenta.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la honorable Senadora Ana Mercedes Gómez Martínez.

Palabras de la honorable Senadora Ana Mercedes Gómez Martínez.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra la honorable Senadora Ana Mercedes Gómez Martínez:

Gracias señora Presidenta, unas felicitaciones al Senador Carlos Fernando Galán, por la presentación que hizo y también a la voluntad que tiene el alcalde para hacer el metro acá en Bogotá. Yo quiero decirle, alcalde, que el metro contribuye a la calidad de vida de todos los habitantes y sobre todo a la calidad de vida de aquellos que viven en las ciudades dormitorio y que ahorran y pueden estar con su familia y no están dos, tres y hasta cuatro horas en un transporte inadecuado. Me encanta que todavía esté aquí un colega Senador que cree que el, la nación pagó la mayoría del metro en Medellín, el metro de Medellín todavía lo estamos pagando los antioqueños. Pagamos el 70% de la construcción del metro y todavía pagamos una de las tasas de gasolina más altas de Colombia. La sobretasa a la gasolina es para nosotros pagar lo que nos toca por el metro.

Después cuando ya salió una ley para transportes masivos, esto se cambió ya los municipios no pagan el 70%, esto prácticamente se invistió pero Medellín ha cumplido su deuda, ha honrado su deuda y podemos traer aquí al gerente del metro o ir a Medellín y ver cómo funciona el metro.

Yo quiero decirles algo, en Medellín hubo varias generaciones de visionarios, el principio del siglo XX en las sociedades de mejoras públicas, un grupo de hombres con mucha visión de futuro viendo un valle tan cerrado por dos montañas y atravesadas por un río, resolvieron dejar a la margen oriental del río Medellín y margen occidental del mismo río todo un espacio, que sería dedicado para el desarrollo de

transporte de una velocidad más adecuada y eso se ha cumplido en ese espacio, en ese espacio se ha hecho el metro de Medellín.

El sobrecosto que tuvo fue una desviación que se hizo para que entrara al centro de la ciudad evitando que los buses entraran la centro y que hubiera un plan cuadrantes, que en alguna alcaldía funcionó, después otro alcalde lo quitó pero que puede volverse a implementar.

Pero quiero decirles también, que ha habido un esfuerzo público-privado para que haya la cultura metro y la gente que va a Medellín lo siente. Siente que todos los antioqueños estamos pendientes de nuestra ciudad, nos duele la ciudad, pagamos valorización, estamos dispuestos a seguir pagando valorización que sea bien derramada, estamos pagando valorización y también peaje para llegar a Rionegro para hacer la continuación del metro con el tranvía de Ayacucho que va a conectar con el túnel, que va a salir al pie del aeropuerto José María Córdoba. Y a nosotros nos gusta colaborar.

En la cultura metro, hubo un apoyo esencial desde que se estaba empezando la construcción de lo que entonces se llamaba Banco Industrial Colombiano, que ahora es Bancolombia. Ellos ayudaron a la cultura metro para que todo el mundo cuide los vagones, para que todo el mundo cuide el entorno y así sea mantenido.

Además el metro y todos los metro-cables han cambiado para bien la cultura y el desarrollo de las personas que allí viven, yo quiero contarles por ejemplo que el metro-cable que sube de la estación Madera, que llega a la Biblioteca España, y que ahora sigue hasta el parque Arví, un centro de recreación que maneja en parte la caja de compensación Comfama es, todos los trabajadores son de las zonas de la región y se les facilita que puedan estudiar en una universidad pública, casi todos en la universidad de Antioquia. Pero quiero decirles también algo, uno de los sobrecostos del metro el peor de los sobrecostos fue culpa del Gobierno, del Presidente Virgilio Barco Vargas.

Barco Vargas, dejó los equipos que venían para el metro oxidándose en puerto, en Santa Marta porque había que pagar un impuesto de nacionalización y tuvimos que pagar ese impuesto de nacionalización para llevar todos los elementos del metro a Medellín y su ministro de Hacienda, que no me lo van a creer Rudolf Hommes en ese momento que el viaducto del metro debería ser utilizado para llevar por ahí las rutas de los buses, yo creí que me estaba charlando. Era una asamblea del Banco Interamericano de Desarrollo y le dije, yo no creo que esto sea verdad lo que usted me está diciendo y me dijo sí, usen el viaducto para las rutas de buses. Le dije yo, pues no se le ocurra ir a Medellín y decir eso.

Quiero decirles que el metro recorre desde el norte, desde Niquía al norte de la ciudad de Bello hasta en este momento hasta Sabaneta y que hay el metro-cable, el que sube por la comuna nororiental, hay el metro-cable de la comuna 13 y que también va a San Cristóbal.

Escaleras eléctricas para facilitar a los habitantes de la comuna 13 en donde no hubo planeación y donde no se pueden hacer vías y ahora con el tranvía de Ayacucho, pero quiero decirles algo, esos visionarios de principio del siglo XX, habían hecho un tranvía que iba hasta Guarne, otro tranvía que iba hasta Envigado, otro que iba hasta principios de la comuna nororiental porque ya empezaba falda, otro tranvía que iba por Sucre y algunas personas creo yo, equivocadamente levantaron esos tranvías, ahora estamos otra vez volviendo a hacer el sistema de tranvías.

Pero, alcalde no se preocupe, la calidad de vida, el tener tiempo para la familia, el ayudar al transporte y el evitar el uso del carro y cobrar duro la gasolina para que nos vayamos enseñando a usar el transporte masivo y no el transporte privado. Dejar el carro para los fines de semana como lo ve uno en muchas ciudades del mundo y hay partes donde combinan metro que subterráneo con metro que es de altura. Boston por ejemplo tiene metro a nivel, tiene metro subterráneo y tiene metro de altura, igual lo tiene París. Y tiene la conexión también con otro sistema de transporte.

Eso era lo que yo quería hablar y quiera repetirle al Senador, que no cree que nosotros pagamos el 70% del metro pues que mire las cifras, que llamen al gerente del metro acá o que hagan una comisión y vayan a Medellín para que vean quiénes hemos pagado el metro y cómo ha sido el pago del metro. 70% lo pagamos los antioqueños con la sobretasa de la gasolina. Muchas gracias.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador Juan Samy Merheg Marún.

Palabras del honorable Senador Juan Samy Merheg Marún.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra el honorable Senador Juan Samy Merheg Marún:

Gracias Presidenta, no, primero quiero pues felicitar al Senador Galán por la claridad en la exposición y por la certeza en la misma presentación, Senador Galán, yo creo que eso nos dejó no solamente a los senadores, sino a los colombianos con la información y la claridad suficiente para saber que tenemos opciones, para saber que tenemos la forma de poder pensar en que próximamente vamos a tener un metro.

Felicitar también al alcalde Petro, porque se nota la decisión que tiene de sacar este proyecto tan importante para el país adelante y se nota por la cofinanciación que ofrece como distrito para que podamos darle solución en gran parte al problema de movilidad de Bogotá. Yo no quiero digamos repetir lo que ya todos mis colegas han dicho, acá sobra decir que no hay un solo Senador, creo yo, que no esté de acuerdo, alcalde, con que hagamos el metro de Bogotá y también estoy convencido porque lo he escuchado a los diferentes miembros del Gobierno nacional que la decisión del Gobierno es acompañar a Bogotá en ese propósito porque no es Bogotá, sino Colombia.

No existe en el mundo un Gobierno o un país que no haga las inversiones que deba hacer para solucionar la movilidad de su capital, no existe en el mundo un país que menosprecie lo que significa la capital en términos de generación de ingresos, en término de mejoramiento de calidad de vida, en términos de posibilidad de generar mayores inversiones atrayendo otras empresas y otras industrias que están buscando algunos países para establecer establecerse.

Y, la forma de atraerlos es resolviendo principalmente ese tema de movilidad, por eso yo creo que acá tenemos una decisión no solamente del alcalde sino de todas las bancadas, de todas las bancadas, de todas las bancadas de este Congreso para acompañar ese propósito, pero yo sí quiero digamos que nos detengamos un poco en pensar cuál es el modelo de metro que debemos construir.

Aquí hemos escuchado no solamente al Senador Galán sino al alcalde, hablar de las diferentes necesidades para solucionar la movilidad de Bogotá y lo ha repetido insistentemente la Senadora Claudia López, acá tenemos que hacer las inversiones que sean necesarias, es que el tema no es simplemente si se hace el metro o no se hace, el metro va a ver que hacer y, yo aspiro que no sea como lo ilustro el Senador Robledo, así como la muerte que finalmente llega. Yo aspiro a que podamos hacer mucho antes de que la muerte nos llegue a todos nosotros, pero acá tenemos que tener claridad, que hay diferentes opciones, está el metro aéreo, el metro a nivel y el metro subterráneo.

Yo conozco muchas de las ciudades del mundo donde el metro es aéreo y esa solución nos ahorraría, alcalde, o nos dejaría por lo menos el costo por kilómetro del metro, nos reduciría si quiera el 30 o el 40% de lo que cuesta hoy el metro subterráneo. Si pudiéramos aplicar esa solución no solamente tendríamos la oportunidad de tener un metro, sino que tendríamos también la posibilidad de con esos mismos recursos construir todas las otras obras que hay que construir para darle la solución definitiva a la ciudad.

Por eso yo pensaría y recomendaría, en que le demos un espacio de tiempo corto para definir claramente cuál es el estilo, cual es el modelo de metro que vamos a construir, y tenga la tranquilidad alcalde, que acá vamos a estar todos acompañando ese propósito y dando la pelea para que el Gobierno asuma, asuma sus deberes para conseguir la financiación y los recursos para sacar el proyecto adelante.

Yo quiero finalmente tocar un tema que lo tocó el Senador Robledo, el tema de la concesión. Yo creo que en Colombia ya tenemos muchas empresas y muchos ejemplos de empresas del Estado que han sido exitosas porque han sido bien manejadas, yo coincido con él, en que pensar en una concesión no hace una cosa distinta a agravar mucho más el costo del pasaje. Yo creo que hoy tenemos como lo decía el Senador Uribe, el mejor escenario para conseguir los recursos a un muy bajo costo financiero, como ningún empresario del mundo puede conseguirlos. Y yo creo que tenemos la posibilidad de entregarle

a Colombia arrancando obviamente con la decisión suya, alcalde, entregarle a Colombia un metro que sea del Estado, que no sea de particulares y entregarle a Colombia la posibilidad de mostrar hacia el mundo una nueva Bogotá, un Bogotá mucho más humana, una Bogotá que se preocupa por su ciudadanos y una Bogotá que fue capaz de darle solución.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador Jorge Iván Ospina Gómez.

Palabras del honorable Senador Jorge Iván Ospina Gómez.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra el honorable Senador Jorge Iván Ospina Gómez:

Unos titulares sencillos, unos protagonistas, el alcalde Gustavo Petro y el Senador Galán porque han conducido el debate con tecnología, con criterio, conceptuales y en búsqueda de consenso. Un ausente, el Gobierno nacional que debiese estar participando activamente en quizás el proyecto más importante y estratégico de la nación Colombiana. Una oportunidad, 15 billones de pesos a invertirse en la ciudad de Bogotá darán la oportunidad de movilizar económicamente el distrito a unas tasas de crecimiento insólitas.

En términos de mano de obra, en términos de tecnología, en términos de infraestructura. Un reordenamiento de la ciudad a partir de un metro que le dará nuevas centralidades y con ello nuevas vocaciones al territorio. Una oportunidad para el Medio Ambiente, porque con ellos se podrá parar muchos vehículos de combustión interna, reducir la emisión de gases, reducir la contaminación y con ello un gran aporte a la humanidad. Una circunstancia insólita, este Senado variopinto, todo está, todo quiere marchar en procura del metro para Bogotá.

Y, sin duda un gran trabajo por realizar que no puede ser postergado más. Muchas gracias.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador Iván Duque Márquez.

Palabras del honorable Senador Iván Duque Márquez.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra el honorable Senador Iván Duque Márquez:

Muchas gracias Presidenta, también quiero unirme a las felicitaciones al Senador Galán, por este debate y creo que sin lugar a dudas este debate es más que el debate sobre el metro de Bogotá. Es más el debate sobre la sostenibilidad de una ciudad y por supuesto la sostenibilidad de sus finanzas públicas. Señor Alcalde, nos ha traído una propuesta de un metro de 15 billones de pesos, para una línea de 27 kilómetros 100% subterránea y con una velocidad comercial de 35 kilómetros por hora. Ciertamente es mucha plata, pero lo que es más preocupante es que como es solamente una de las múltiples soluciones, el compromiso financiero de la ciudad va a ser demasiado grande en el mediano plazo.

Sobre todo si se sigue con la actitud terna, muchas veces impositiva del alcalde, de no contemplar

alternativas y muchas veces su estilo de gestión pareciera más una improvisación estratégica. La ciudad, tiene demasiadas demandas de recursos en los próximos años adicionales a esos 15 billones, solamente la recuperación y el mantenimiento de la maya vial de la cual más del 46% está en mal estado, vale cerca de 10 billones de pesos y solamente los costos de atender la demanda educativa de salud y de seguridad, con la explosión que tiene la ciudad, puede estar costando también casi otros 10 billones de pesos en un lapso de 7 años.

Entonces, lo que uno se pregunta es de dónde van a salir los recursos del alcalde y por supuesto habla de un grave endeudamiento y de una sobretasa a la gasolina que se extiende hasta el año 2032. Eso es un costo muy alto para una ciudad como Bogotá. Y es un costo muy alto porque si miramos la estructura de las finanzas públicas, el 46% de los ingresos de la ciudad se financia con industria y comercio. Fuera de eso, cerca del 21% se financia con el impuesto predial, 8% con el impuesto de vehículos y 6% con la sobretasa de la gasolina. Entonces, financiar todo este paquete de necesidades puede implicar una sobrecarga tributaria en la ciudad, que puede restarle competitividad.

Bogotá es una de las ciudades más caras del continente, Senador Galán, usted lo sabe. Entonces, creo que la necesidad del metro es clara, pero lo que no puede haber es una terquedad impositiva sobre el tipo de metro que requiere la ciudad y se tiene que mirar integralmente, integralmente con todos los compromisos fiscales que vienen en el mediano plazo.

Permítame cerrar con lo siguiente, el compromiso del Gobierno nacional debe ser muy grande, porque los compromisos son para honrarse y la nación dijo que iba a aportar al financiamiento de este proyecto pero la sostenibilidad de las finanzas públicas de la nación también está en este momento comprometida por las expectativas que hay de ingresos corrientes y sobre todo con la tendencia decreciente que hay sobre la renta petrolera. Y a eso Senador Galán, creo que es muy importante en el planteamiento que se le haga al Gobierno nacional por cada 10 pesos que un bogotano tributa para la nación recibe un peso de transferencias.

El compromiso de las transferencias con este proyecto, creo que también hace parte del debate de largo plazo que debemos dar. Pero sobre todo, y óigase bien, sobre todo hay que dimensionar muy bien cuál va a ser la verdadera capacidad del Gobierno nacional de aportar y de la ciudad de generar los recursos necesarios sin afectar su competitividad, su generación de empleo y su dinámica empresarial. Muchas gracias Presidenta.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador Carlos Enrique Soto Jaramillo.

Palabras del honorable Senador Carlos Enrique Soto Jaramillo.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra el honorable Senador Carlos Enrique Soto Jaramillo:

Gracias Presidenta, muchas gracias y muy rápido. A nuestro juicio esta es una decisión de calidad de

vida, de salubridad y de economía, de calidad de vida, para los 8 millones que viven acá y medio Colombia que pasa por acá y los extranjeros. De salubridad porque el trauma con los trancones, el estrés, es muchísima la afectación y de economías porque el tiempo que se pierde por no tener la posibilidad, no tiene cuantificación.

Lo más costoso para los pueblos es no hacer las obras, eso es lo más costo, si hace 50 años hubiesen tomado la determinación de hacer el metro en Bogotá y no estuviésemos echando tanta carreta, tantos discursos durante tantos años y tantos estudios, sería inmenso el aporte que se le hubiera hecho a los ciudadanos que habitan esta ciudad. Solamente señor Alcalde, a mí me parece que esa determinación se debe de finiquitar y quienes plantean y lo digo con mucho respeto que es que tiene que hacer más análisis, si va aéreo, si va subterráneo o cómo va. Me parece que lo único que conduce es a enredar más el proceso.

Yo creo que es ya y ya, y lo que sí he escuchado acá es ni una voz en contra, todos a favor de la ejecución del metro y además de eso reclamando la inmensa necesidad hoy en pleno siglo XX, que ya debería estar hecho. Desde nuestro espacio, desde esta curul nuestro respaldo irrestricto a ejecutar esa obra tan importante para el país y para la capital.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la honorable Representante a la Cámara, Angélica Lozano Correa.

Palabras de la honorable Representante A La Cámara, Angélica Lozano Correa.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra la honorable Representante a la Cámara, Angélica Lozano Correa:

Gracias Presidente, difícil hablar al final cuando tanto se ha dicho, así que al grano. La grave ausencia del Gobierno nacional, se refleja en la necesidad que tenemos, señor Alcalde, de una agenda institucional clara, de un cronograma. Mucho se ha dicho aquí, la multimodalidad, los recursos que necesitamos esto tiene que concentrarse en un cronograma, en pasos concretos.

Aquí hay funcionarios directivos de las entidades nacionales, necesitamos aterrizarlo porque empieza un año electoral y lamentablemente una de las cosas que ha rezagado el desarrollo de la ciudad de Bogotá, en contraste por ejemplo con la consolidación de Medellín es que cada Gobierno nuevo vuelve a empezar. De modo, Alcalde Petro, que necesitamos esta concreción, un flujo de financiación viable que nos permita a nosotros hacerle seguimiento cuando su Gobierno haya terminado, haya terminado en el 2016.

El Congreso de la República estará en el plan de desarrollo, velando por los intereses del metro de Bogotá, pero necesitamos una estructuración financiera que garantice todo; así como le exigimos al Gobierno nacional que no nos chantajeé y ponga a decidir y a prescindir de obras vitales para el occidente de la ciudad, quedamos preocupados muchos, alcalde, al intuir o ver en el ambiente que la troncal del TransMilenio en la Boyacá no se vaya a hacer.

El desarrollo multimodal necesita y demanda esta troncal de TransMilenio que ya va a en una financiación superior a la prevista cuando la aprobamos por 750 mil millones en el Concejo de Bogotá y hay un tema adicional que no se ha mencionado y es propicio para la agenda del metro que urge una institucionalidad que congrege Gobierno nacional y distrital y es la energía, dónde está la generación de energía.

La UP, la unidad de Planeación minero-energética del Ministerio, me respondía vagamente la semana pasada, no ha considerado, no ha integrado la demanda de energía que consumirá el metro y ayer el ministro de Minas anunció que nuestro país tiene asegurada la cobertura energética solo hasta el 2020. Si el cronograma se cumpliera exactamente, el metro debería comenzar a funcionar en el 21, entonces, les pido al alcalde y al Gobierno nacional que incorpore en la matriz de decisiones esta financiación y la construcción, de dónde va a salir la energía que demanda el metro.

Entonces, esperamos un cronograma y un diseño institucional, si no lo tenemos a finales de este año en los dos meses que restan, difícilmente al calor electoral donde la pugnacidad nos llevara a los bogotanos de nuevo al falso dilema, a la dicotomía tramposa de metro o TransMilenio, metro o que no podemos aceptar la única respuesta que nos blindará es institucionalidad cronograma y una estructuración financiera que temo quede en el aire con la responsabilidad que refleja la ausencia del Gobierno nacional. Muchas gracias.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador citante, Carlos Fernando Galán Pachón.

Palabras del honorable Senador Carlos Fernando Galán Pachón.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra el honorable Senador Carlos Fernando Galán Pachón:

Muchas gracias Presidenta, pues a modo de conclusión simplemente quiero hacer algunos comentarios, creo que está claro y damos el respaldo al proyecto de la totalidad de los miembros del Congreso y eso es importante. Lamento profundamente la ausencia del Gobierno nacional como miembro de la Unidad Nacional, lo ratifiqué, entendiendo que aquí están presentes los Viceministros.

Creo que era un debate que merecía digamos mayor atención de parte de los Ministros. Como decía la Senadora Claudia López, fue aplazado, la semana pasada y este es un debate que no, no merece esa ausencia, esa forma de mirar para otro lado del Gobierno, el Gobierno nacional tiene que venir aquí, tiene que plantearle al Congreso de la República su posición y tiene que plantearle al Congreso de la República cómo vamos a buscar los recursos para poder financiar el proyecto.

Dicho esto, hay algunos temas que me parece que son como los pasos a seguir en este proyecto, yo planteé en mi intervención la figura de capturar rentas

vía la valorización alrededor de la estaciones, etcétera. Lo que ya está contemplado en el proyecto. Pero yo sí creo, alcalde, que hay que avanzar mucho más.

El Senador Lizcano decía, hay muchas fuentes, es difícil poner a toda la gente de acuerdo, etcétera. Yo lo que diría ahí es, ese es un punto clave, aterricémoslo rápidamente. Para saber a ciencia cierta, digamos, porque eso no solamente depende de que eventualmente salga adelante la modificación extraordinaria del POT, dependerá de muchas otras cosas.

Aterricemos de qué depende, en qué puede contribuir el Gobierno nacional, en qué puede contribuir el distrito, qué hay que hacer para que eso sí funcione porque es que hay países que no han logrado que eso funcione, funcione lo suficiente. Entonces, identificar qué eso es lo que ha llevado a que eso tenga obstáculos.

Segundo, usted habla, alcalde, de financiar parcialmente con el pago que hacen los usuarios del proyecto, por lo menos en un año digamos, o no sé en cuánto tiempo, usted hablaba de un año, por eso me pregunto, qué implicaría para la operación ese año. Porque es que la operación tiene un costo de ese proyecto, el primer año, el segundo, el tercero siempre tendrá un costo. Que por lo general es un costo tan alto que lleva a que requiera subsidio, la tarifa, como lo vimos en la exposición que hicieron mucho Senadores.

Entonces, qué pasaría ese año donde los usuarios van a trasladar esa plata eventualmente o el sistema va a trasladar la plata a los usuarios a pagar la construcción de la infraestructura en términos de cubrimientos de costos de operación. Es como una pregunta que queda en el aire.

Ahora me preocupa que en este debate en algunos, en algunas intervenciones se ha planteado el tema de TransMilenio de una forma que me parece errónea, TransMilenio fue una buena solución, no nos digamos mentiras, hace 10 años o 12 años los bogotanos estábamos felices con TransMilenio. Que no era la solución de largo plazo, claro que no lo era, el Presidente Uribe aquí hablo de los 400 kilómetros, casi que debería tener el TransMilenio hoy y no los tiene.

El problema del TransMilenio es el éxito que tuvo, el éxito combinado con que no lo siguieran ampliando, lo administraron mal, ahí está el problema del TransMilenio. No porque pensemos que entonces volvamos a TransMilenio simplemente para resolver todos los problemas, no porque pensemos que entonces volvamos a TransMilenio simplemente para resolver todos los problemas, no, hay corredores que requieren metro pero no abandonemos por ningún motivo TransMilenio, incluido lo de la Boyacá, lo que dijo la representante Lozano, tiene toda la razón pues a la Senadora Claudia López, le puede parecer lugar común de que esto no es simplemente una línea que tiene que estar integrada.

Pues no me parece lugar común, hay que aterrizarlo y no hay que aterrizarlo, tan es así pues que la discusión que ha planteado el alcalde aquí nos

lleva a pensar que el corredor occidental de Bogotá pueda aplazarse 10, 15 o 20 años en construirse. Y todos los expertos en transporte dicen que hay que construir redes, redes y aquí ya tenemos corredor oriental TransMilenio, corredor oriental metro eventualmente y el corredor occidental qué vamos a hacer con él.

Lo vamos a dejar esperando una solución. Usted hablaba alcalde finalmente del tema y claro, muy sagaz cogió el caso de Toulouse, pero porque no miramos el de Sao Paulo, 700 mil pasajeros esa línea, ya va para 900 mil es la proyección, 900 mil pasajeros, y costo, prácticamente la mitad de la línea de Bogotá. A eso me refiero Senadora Claudia López, con que hay opciones para reducir los costos, yo no estoy diciendo que el metro sea un lujo per se sino que puede haber metros que nos cuesten tanto que nos impiden hacer otras inversiones y se convierten en unos gastos que obviamente son innecesarios y que bloquean la solución a una construcción integral del proyecto.

La línea de México, la línea V, 600 mil pasajeros en sentido obra subterránea, 56 millones de dólares kilómetro. La quinta parte, Senadora Claudia López, la quinta parte siendo subterráneo. A eso es a lo que me refiero. No es que yo sea cínico aquí diciendo que no hay que hacer el metro, que es demasiado costoso. No, no es por cínico es porque hay que tener realidades sobre las restricción presupuestal, las necesidades de Bogotá y garantizar que podemos, garantizar que podemos construir el sistema completo.

Dicho esto, pues yo sí creo que aquí vale la pena convocar a la bancada, más allá de la discusión, qué hemos visto más allá de la discusión, qué hemos visto, nacional, sobre el tema de la bancada de Bogotá en el Congreso de la República. Varios han planteado fuentes de financiación, unas las presenté en la presentación, el alcalde ha hablado de otras, pues sentémonos y que una bancada de Bogotá, representando a Bogotá, se comprometa a exigirle al Gobierno nacional que cumpla el compromiso de avanzar en el proyecto metro. Que lo hagamos con las restricciones que tenemos, claro está y que permitamos en esa decisión que la construcción de un sistema integral, con unos pasos claros, con unas priorizaciones que no lleven a abandonar por muchos años proyectos que son fundamentales para las ciudades.

Ese es el llamado que yo haría para concluir, que este Congreso y especialmente los miembros de este Congreso que representamos especialmente a Bogotá, nos comprometamos con la ciudad y le exijamos al Gobierno que aterrice, tanto el distrital como el nacional, la viabilidad de este Proyecto Metro para la ciudad. Muchas gracias.

V

Negocios sustanciados por la Presidencia.

Por Secretaría fueron radicados los siguientes documentos para su respectiva publicación, en la presente acta.

PROSPERIDAD PARA TODOS

NT.899.999.055-4

Para contestar cite:
Radicado MT No.: *RAD_S*
RAD_S
F_RAD_S

Bogotá, D.C., *F_RAD_S*

Doctor
GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General
Senado
CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
Carrera 7 No 8-68
Bogotá

Asunto. Oficio radicado MT20143210598512 del 15 de octubre de 2014 .Citación Proposición 105 de 2014.

Respetado Doctor Eljach Pacheco:

Quiero excusarme por la imposibilidad de asistir a la citación al debate programado para el día martes 28 de octubre de 2014 a las 2.00pm, en el recinto del Senado Capitolio Nacional, sobre "Construcción del Metro de Bogotá", dado a compromisos previamente adquiridos. Delego al Dr. Carlos Alberto García Montes, Viceministro de Transporte (e), para que en mi nombre atienda la citación.

Cordialmente,

Natalia Abelto Vives
NATALIA ABELLO VIVES
Ministra de Transporte

Proyectó y Revisó: Lilian Pett, Asesora Despacho Ministra.
Elaboró: Clara Merchán

Ruth
28 OCT. 2014
7:55p

MinHacienda **PROSPERIDAD PARA TODOS**

Bogotá D.C., 27 de octubre de 2014

Doctor
GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General
Senado de la República
Ciudad

Asunto: Citación Proposición 105 de 2014 (Construcción del Metro)

Respetado Secretario:

Reciba un cordial saludo, ruego le manifieste a los miembros de la Plenaria la importancia que tienen las citaciones formuladas y agradezco de antemano las invitaciones que hacen a esta cartera. Sin embargo, pido excuse al Señor Ministro de Hacienda y Crédito Público, Mauricio Cárdenas Santamaría, por no poder asistir a la sesión que se llevará a cabo el día martes 28 de octubre de 2014 a las 3:00pm, relacionado en el asunto. Lo anterior, debido a que estará atendiendo compromisos previamente adquiridos.

No obstante, dada la importancia del tema a tratar, asistiré en representación la Viceministra General del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Carolina Soto Losada.

Cordial saludo,

Claudia Isabel González Sánchez
CLAUDIA ISABEL GONZÁLEZ SÁNCHEZ
Secretaria General
Ministerio de Hacienda y Crédito Público

APROBO: Laura Castañeda
ELABORO: María Alejandra Guerra

Carrera 8 No. 6 C 38 Bogotá D.C. Colombia
Código Postal 11171-1
Comitadador (371) 381 1700
atencionciudad@minhacienda.gov.co
www.minhacienda.gov.co

Ruth
28 OCT. 2014
eq: 40p

DNP Documento Nacional de Identificación

Bogotá D.C., lunes, 27 de octubre de 2014 (20146630496592)

DG

Al responder cite este Nro.
20143100973351

SENADO DE LA REPÚBLICA
Fecha: 2014-10-28 08:57
No. Radicado: 25894-2014
Documento: 1 oficio de 1 folio
Anexo: sus anexos N°
Destinatarios: 1
Recebe: Hon. Sebastian Ray
Tovar

Respetado Doctor:

De manera atenta, informo que no podré asistir al debate de control político en la Plenaria del Senado, programada en el orden del día para el martes 28 de octubre de 2014 a partir de las 2:00 p.m. en la cual se debatirá sobre la "Primera Línea del Metro de la Ciudad de Bogotá", ya que asumi compromisos previamente agendados.

No obstante, dada la importancia del tema objeto de la proposición, le encargué al Subdirector Sectorial, quien contará con el acompañamiento del Director Transporte del Departamento Nacional de Planeación para que vayan en representación de la entidad.

Le agradezco haga extensiva esta excusa a los miembros de la Honorable Senado de la República, no sin antes reiterar la disposición de atender las solicitudes del Congreso.

Cordialmente,

Simón Saviría Muñoz
SIMÓN SAVIRÍA MUÑOZ
Director General

Calle 26 # 13 - 19 Código Postal 110311 Bogotá, D.C., Colombia PBX 381 5000 0 www.dnp.gov.co

Gobernación de CUNDINAMARCA

f:CundinamarcaGob t:CundinamarcaGob

DG- Bogotá D.C., 27 OCT 2014

URGENTE

Doctor
GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General
Senado de la República
La ciudad

Asunto: Proposición N° 105. Citación Debate de Control Político

Respetado doctor Eljach:

De acuerdo a la invitación al debate de la referencia programado para el día 28 de octubre de 2014, me permito informarle que por motivo de agenda me impide asistir a tan trascendental debate.

Por lo anterior, estarán presente en mi representación los doctores FREDY WILLIAM SÁNCHEZ MAYORCA Secretario de Integración Regional y ANDRÉS ERNESTO DÍAZ HERNÁNDEZ Secretario de Transporte y Movilidad Departamental.

Cordial saludo,

Alvaro Cruz Vargas
ALVARO CRUZ VARGAS
Gobernador

Copia: Dr. Freddy William Sánchez Secretario de Integración Regional
Dr. Andrés Ernesto Díaz Secretario de Transporte y Movilidad

RM 2014137972- 2014134029

Despacho del Gobernador, Sede Administrativa. Calle 26 51-53. Torre Central Piso 9.
Bogotá, D.C. Tel. (1) 740 1245 / 740 1276 / Fax 1258
www.cundinamarca.gov.co

SECRETARÍA GENERAL
SENADO DE LA REPÚBLICA
RECIBIDO POR: Natalia
FECHA: 27 OCT. 2014
HORA: 12:00pm

*Oct 28/14
H3:15*



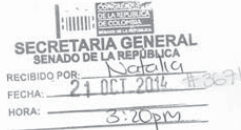
MinHacienda
Ministerio de Hacienda
y Crédito Público

**PROSPERIDAD
PARA TODOS**

1.1.

Bogotá D.C.,

Doctor
GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General
Honorable Senado de la República
Carrera 7 # 6—68
Ciudad



Asunto: Proposición No. 105

Respetado Señor Secretario:

En atención a su comunicación del Asunto, para efectos de la sesión de control político que se llevará a cabo el día Martes 21 de octubre de 2014, a fin de debatir sobre la financiación, por parte de la Nación, de los proyectos de transporte masivo de Bogotá, entre ellos, la primera línea del metro, de manera atenta me permito remitir respuestas al cuestionario del asunto, conforme a la competencia que recae sobre esta cartera.

Atentamente,

Mauricio Cárdenas

MAURICIO CÁRDENAS SANTAMARÍA
Ministro de Hacienda y Crédito Público
GARCAMEL
DOPRUGOCPM
UU-231914

Anejo: La enundado

Carrera 8 No 6C—38, Bogotá, D.C.—Colombia
Código Postal 111711
Comandante (57—1) 381 17 00
atencioncliente@minhacienda.gov.co
www.minhacienda.gov.co



MinHacienda
Ministerio de Hacienda
y Crédito Público

**PROSPERIDAD
PARA TODOS**

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

SENADO DE LA REPÚBLICA

PLENARIA

CUESTIONARIO

1. ¿Cuántos recursos tiene presupuestados la Nación para proyectos de transporte masivo en Bogotá para los próximos 5, 10, 15 y 20 años?

R/: Frente al asunto me permito informar que el proyecto "Diseño construcción y desarrollo del Sistema del Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros de Santafé de Bogotá" cuenta con autorizaciones de cupos de vigencias futuras para el año 2015 y 2016 por valor de \$325.8 mil millones de pesos y \$85 mil millones de pesos, respectivamente.

De otra parte, de acuerdo con el CONPES 3677 "Conpes de Movilidad Integral para la Región Capital Bogotá—Cundinamarca" del 19 de julio de 2010, se estableció que la Nación aportaría a partir del año 2016 un valor máximo de \$340.000 millones de pesos por año¹, durante 17 años, para los proyectos del Programa Integral de Movilidad de la Región Capital, tal como aparece en la siguiente tabla.

AÑO	RECURSOS PARA BOGOTÁ	RECURSOS PARA CUNDINAMARCA	RECURSOS TOTALES DE LA NACIÓN
2016	350.216	47.762	400.978
2017	360.962	49.195	410.157
2018	360.031	50.827	430.702
2019	391.432	52.191	443.623
2020	403.176	53.767	456.943
2021	416.270	55.369	470.640
2022	427.738	57.030	484.768
2023	440.660	58.741	499.301
2024	453.777	60.604	514.381
2025	467.390	62.519	529.709
2026	481.412	64.488	545.900
2027	495.954	66.514	561.968
2028	510.730	68.597	579.327
2029	526.052	70.740	596.192
2030	541.833	72.944	614.078
2031	558.088	74.412	632.500
2032	574.831	76.844	651.476

Nota: Millones de \$ corrientes

(1) Para el año 2016, este monto incluye la vigencia ya otorgada para ese año mediante el Conpes 3093 de 2009

¹ Precios de 2010

1



MinHacienda
Ministerio de Hacienda
y Crédito Público

**PROSPERIDAD
PARA TODOS**

Es importante se tenga en cuenta que este CONPES propone la integración de todos los modos de transporte en la Región Capital, incluyendo el tren de cercanías, las ampliaciones propuestas a Transmilenio y el Metro. Estos proyectos deben cumplir una serie de requisitos técnicos para acceder a la bolsa de recursos aprobada, los cuales buscan evaluar la integralidad en la operación, el costo beneficio, los efectos de la implementación y la coordinación en los proyectos actuales como el SITP, entre otros.

Este programa de aportes de la Nación, contenido en el documento Conpes, guarda consistencia con el Marco Fiscal de Mediano Plazo - MFMP que ha sido presentado por el Gobierno Nacional a consideración del Congreso de la República.

2. A continuación se da respuesta a las preguntas Nos. 2, 3 y 4 así:

¿Cuántos recursos puede aportar la Nación si se tiene en cuenta que la primera línea del metro, de acuerdo con la información conocida por la opinión pública, puede costar 15 billones de pesos? - 3. - ¿Si realizar el proyecto de metro de Bogotá tiene un costo de 15 billones de pesos, significaría que la Nación no podría aportar recursos para ningún otro proyecto de transporte en Bogotá o en el resto del País? - 4. - ¿Si realizar el proyecto de metro de Bogotá tiene un costo de 15 billones de pesos, significaría que la Nación no podría aportar recursos para ningún otro proyecto de transporte en Bogotá o en el resto del País?

R/: Al respecto, es preciso señalar en primer lugar que cualquier pronunciamiento del Gobierno Nacional sobre el particular está sujeto a la presentación oficial del documento técnico en el cual se establezca de manera precisa el costo del proyecto.

Es de señalar, que el Gobierno Nacional concurrirá en la financiación del Proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá dentro de los términos establecidos por la Ley 310 de 1996 que establece:

"Art.2: La Nación y sus entidades descentralizadas por servicios cofinanciarán o participarán con aportes de capital, en dinero o en especie, en el sistema de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros, con un mínimo del 40% y un máximo del 70% del servicio de la deuda del proyecto

No obstante, es importante aclarar que la programación de recursos de los proyectos de inversión se efectúa de acuerdo con los escenarios fiscales que se incorporen en cada año en el Marco Fiscal de Mediano Plazo - MFMP, documento que contiene las proyecciones de ingresos y gastos para el Gobierno Nacional y sobre el cual se toman las decisiones de los

2



MinHacienda
Ministerio de Hacienda
y Crédito Público

**PROSPERIDAD
PARA TODOS**

montos de inversión a realizar en un horizonte de 10 o más años, según se establezca en el mismo.

Corresponderá en su momento, una vez establecido el costo total del proyecto y la concurrencia en la financiación que haga el Distrito Capital, definir los montos anualizados de los aportes de la Nación al desarrollo del proyecto.

5. ¿Qué fuentes de financiación se tienen contempladas para la realización del proyecto del metro de Bogotá, aparte de los aportes de la Nación y del Distrito vía endeudamiento?

R/: De conformidad con lo establecido en la Ley 310 de 1996, la Nación y el Distrito Capital, en este caso concurrirán en la financiación del proyecto dentro de los parámetros fijados por la norma, esto es, la Nación podrá financiar el proyecto entre un 40% y un 70% del servicio de la deuda del proyecto.

Corresponderá, tanto a la Nación como al Distrito al interior de sus finanzas, definir las fuentes de recursos con las cuales concurrirán para atender los porcentajes de su participación en los términos de la Ley 310 de 1996.

6. ¿Por qué ha variado tanto el monto estimado del costo del proyecto de metro de Bogotá pasando en menos de 6 años de un costo aproximado de 3.8 billones de pesos a 15 billones de pesos? ¿Qué explica esos cambios?

R/: Sobre el particular, se contaba con un diseño a nivel de factibilidad, el cual determinó una cifra inicial, sin embargo a partir del costeo inicial efectuado en 2011 por Sener y TMB, en el último año se han efectuado estudios de detalle geológicos que han implicado perforaciones y apiques a lo largo del trazado. Esto con el fin de especificar las características del suelo por donde se construirá la primera línea de metro. Tras la ejecución de dichos estudios es posible ahora contar con información relevante sobre cómo serán los túneles (afinando cantidades de obra), localización de las estaciones, los sistemas de comunicación y control, el tipo de trenes, el mantenimiento y la operación y la alimentación eléctrica de la primera línea.

El resultado indica que por las características del suelo, el método constructivo y las obras a realizarse para darle estabilidad al proyecto, se requieren de inversiones mayores a las estimadas inicialmente, cuando no se conocían en detalle las características del suelo.

Adicionalmente, dado que en el metro no se pueden ampliar las estaciones, se ha revisado el diseño incluyendo la demanda actual y un potencial crecimiento.

3

 MinHacienda Ministerio de Hacienda y Crédito Público PROSPERIDAD PARA TODOS El Ministerio de Hacienda y Crédito Público está atento a recibir los estudios técnicos que soportan la cifra presentada por el Distrito, con el fin de analizar el alcance, cronograma de ejecución, requerimientos de financiación, estructura de ejecución del proyecto etc. 7. ¿Cuál es el aporte anual de Bogotá a la Nación en materia de tributos? ¿Cuánto recibe anualmente la Nación por todos los impuestos que se pagan en Bogotá? R/ Por ser el asunto de la competencia de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN, esta Cartera ha dado traslado del cuestionario a esa Entidad, de acuerdo con comunicación que se adjunta. 8. ¿Cuántos recursos recibe en total Bogotá de la Nación, cada año, incluyendo todos los rubros? R/ Por ser el asunto de la competencia del Departamento Nacional de Planeación – DNP, esta Cartera ha dado traslado del cuestionario a esa Entidad para su respuesta, de acuerdo con comunicación que se adjunta. 9. ¿Para poder financiar el proyecto de metro de Bogotá deberá modificarse la Ley 310 de 1996? R/ Al respecto, es necesario indicar que actualmente el marco Legal para el desarrollo de sistema de transporte cofinanciados por la Nación enmarcado en la ley 310 de 1996 “Por medio de la cual se modifica la Ley 86 de 1989” es aplicable a la financiación del Proyecto, por cuanto es claro que la Nación y sus entidades descentralizadas por servicios cofinanciarán o participarán con aportes de capital, en dinero o en especie en estos Proyectos, con un mínimo del 40% y un máximo del 70%, siempre y cuando se cumplan los requisitos establecidos en el artículo segundo de la misma Ley. 4	 MinHacienda Ministerio de Hacienda y Crédito Público PROSPERIDAD PARA TODOS 1.1 MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO Número Radicación: 2-2014-039123 Fecha Radicación: 16 Oct 2014 10:39:13 Bogotá D. C., 15 de octubre de 2014 Origen: OFICINA ASESORA DE JURÍDICA No. Folios: 1 No. Anexos: 1 Doctor SIMÓN GAVIRIA MUÑOZ Director General DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN – DNP Calle 26 No. 13 – 19 Edificio Fonade Ciudad ASUNTO: Derecho de petición Parlamentario. Proposición 105 Rad. -1-2014-074055 Por medio de la presente me permito informar que a través del escrito de la referencia, este Ministerio recibió oficio suscrito por el Secretario General del Senado, Gregorio Eljach Pacheco, mediante el cual remitió cuestionario aprobado para llevar a cabo control político el próximo martes 21 de octubre, relacionado con la financiación, por parte de la Nación, de proyectos de transporte masivo en Bogotá, entre ellos, la primera línea del metro de Bogotá. Una vez revisado el temario del cuestionario se encuentra que la pregunta número siete (7) es de la competencia de la entidad que usted representa. En virtud de lo anterior, teniendo en cuenta que el objeto de consulta corresponde a un asunto de competencia de la entidad que usted representa, y atendiendo lo dispuesto en el artículo 21 de la Ley 1437 de 2011, me permito dar traslado del escrito referido. Cordial saludo,  MARGARITA MARÍA ESCOBAR PEREIRA Jefe de Oficina Asesora de Jurídica GARC 10-220214 Anexo: Lo anunciado Carrera 8 No. 6 C 38 Bogotá D.C. Colombia Código Postal 111711 Correo: 07 11 381 1300 atencioncliente@minhacienda.gov.co www.minhacienda.gov.co 2
 MinHacienda Ministerio de Hacienda y Crédito Público PROSPERIDAD PARA TODOS 1.1 MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO Número Radicación: 2-2014-039125 Fecha Radicación: 16 Oct 2014 10:40:14 Bogotá D. C., 15 de octubre de 2014 Origen: OFICINA ASESORA DE JURÍDICA No. Folios: 1 No. Anexos: 1 Doctor SANTIAGO ROJAS ARROYO Director General DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES –DIAN- Cra. 8 No. 6C - 38 Ciudad ASUNTO: Derecho de petición Parlamentario. Proposición 105 Rad. -1-2014-074055 Por medio de la presente me permito informar que a través del escrito de la referencia, este Ministerio recibió oficio suscrito por el Secretario General del Senado, Gregorio Eljach Pacheco, mediante el cual remitió cuestionario aprobado para llevar a cabo control político el próximo martes 21 de octubre, relacionado con la financiación, por parte de la Nación, de proyectos de transporte masivo en Bogotá, entre ellos, la primera línea del metro de Bogotá. Una vez revisado el temario del cuestionario se encuentra que la pregunta número seis (6) es de la competencia de la entidad que usted representa. En virtud de lo anterior, teniendo en cuenta que el objeto de consulta corresponde a un asunto de competencia de la entidad que usted representa, y atendiendo lo dispuesto en el artículo 21 de la Ley 1437 de 2011, me permito dar traslado del escrito referido. Cordial saludo,  MARGARITA MARÍA ESCOBAR PEREIRA Jefe de Oficina Asesora de Jurídica GARC 10-220214 Anexo: Lo anunciado Carrera 8 No. 6 C 38 Bogotá D.C. Colombia Código Postal 111711 Correo: 07 11 381 1300 atencioncliente@minhacienda.gov.co www.minhacienda.gov.co 20	 MinHacienda Ministerio de Hacienda y Crédito Público PROSPERIDAD PARA TODOS 1.1 MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO Número Radicación: 2-2014-039125 Fecha Radicación: 16 Oct 2014 10:40:14 Bogotá D. C., 15 de octubre de 2014 Origen: OFICINA ASESORA DE JURÍDICA No. Folios: 1 No. Anexos: 1 Doctor SANTIAGO ROJAS ARROYO Director General DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES –DIAN- Cra. 8 No. 6C - 38 Ciudad ASUNTO: Derecho de petición Parlamentario. Proposición 105 Rad. -1-2014-074055 Por medio de la presente me permito informar que a través del escrito de la referencia, este Ministerio recibió oficio suscrito por el Secretario General del Senado, Gregorio Eljach Pacheco, mediante el cual remitió cuestionario aprobado para llevar a cabo control político el próximo martes 21 de octubre, relacionado con la financiación, por parte de la Nación, de proyectos de transporte masivo en Bogotá, entre ellos, la primera línea del metro de Bogotá. Una vez revisado el temario del cuestionario se encuentra que la pregunta número seis (6) es de la competencia de la entidad que usted representa. En virtud de lo anterior, teniendo en cuenta que el objeto de consulta corresponde a un asunto de competencia de la entidad que usted representa, y atendiendo lo dispuesto en el artículo 21 de la Ley 1437 de 2011, me permito dar traslado del escrito referido. Cordial saludo,  MARGARITA MARÍA ESCOBAR PEREIRA Jefe de Oficina Asesora de Jurídica GARC 10-220214 Anexo: Lo anunciado Carrera 8 No. 6 C 38 Bogotá D.C. Colombia Código Postal 111711 Correo: 07 11 381 1300 atencioncliente@minhacienda.gov.co www.minhacienda.gov.co 20



PROSPERIDAD PARA TODOS

NIT.899.999.055-4

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20141050380691

17-10-2014

2. Que el proyecto respectivo tenga concepto previo del Conpes mediante un estudio de factibilidad y rentabilidad, técnico-económico, socio-ambiental y físico-espacial, que defina claramente tanto la estrategia como el Sistema Integral de Transporte Masivo propuesto, así como el cronograma y los organismos de ejecución.

3. Que el Plan Integral de Transporte Masivo propuesto, sea coherente con el respectivo Plan Integral de Desarrollo Urbano, según lo dispuesto en la Ley 9 de 1989, o normas que lo modifiquen o sustituyan.

4. Que el proyecto propuesto esté debidamente registrado en el Banco de Proyectos de Inversión Nacional y cumpla los requisitos establecidos por el Decreto 841 de 1990 y demás disposiciones vigentes sobre la materia.

5. Que este formalmente constituida una autoridad Única de Transporte para la administración del Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros propuesto.

6. Que el proyecto del Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros este incluido en el Plan Nacional de Desarrollo.

Para acceder a la aprobación de servicios de cofinanciación (o participación con aportes de capital, en dinero o en especie) de los sistemas de transporte por parte de la Nación, con un mínimo del 40% y un máximo del 70% del servicio de la deuda del proyecto, cada municipio o área metropolitana interesado¹ debe cumplir con los siguientes requisitos:

- Constituir la sociedad por acciones o ente gestor que sea titular del sistema de transporte, en caso de hacerse un aporte de capital. (Ley 310 de 1996).
- Contar con concepto previo del CONPES mediante un estudio de factibilidad y rentabilidad, técnico-económico, socio-ambiental y físico-espacial, que defina claramente la estrategia, el sistema integrado de transporte masivo propuesto, el cronograma y los organismos de ejecución. (Ley 310 de 1996).
- Proponer un Plan Integral de Transporte Masivo coherente con el respectivo Plan Integral de Desarrollo Urbano, según lo dispuesto en la Ley 9ª de 1989 (2), o normas que lo modifiquen o sustituyan (Ley 310 de 1996).
- Haber consignado el proyecto de transporte en el Plan de Ordenamiento Territorial del respectivo municipio (Ley 310 de 1996).
- Registrar el sub-proyecto en el Banco de Programas y Proyectos de Inversión Nacional, cumpliendo los requisitos establecidos por el Decreto 841 de 1990 (3) y demás disposiciones vigentes sobre la materia. (Ley 310 de 1996).

¹ El área de influencia de un sistema de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros, estará comprendida por las áreas urbanas, suburbanas y por los municipios a los cuales el sistema sirve de interconexión directa e indirecta.

Av. El Dorado CAN: entre carreras 57 y 59, Bogotá, Colombia, Teléfonos: (57+1) 3240800 Fax (57+1) 4287054
http://www.minttransporte.gov.co - E-mail: minttrans@minttransporte.gov.co - quejasymedios@minttransporte.gov.co
Atención al Ciudadano: Sede Central Lunes a Viernes de 8:30 a.m. - 4:30 p.m., línea Gratuita Nacional 18000112042
Código Postal 111321



PROSPERIDAD PARA TODOS

NIT.899.999.055-4

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20141050380691

17-10-2014

- Contar con una autoridad única de transporte para la administración del sistema de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros propuesto, formalmente constituida. (Ley 310 de 1996).
- Haber incluido el proyecto en el Plan Nacional de Desarrollo. (Ley 310 de 1996).
- Demstrar que tiene capacidad fiscal y disponibilidad financiera para cofinanciar su participación en el proyecto (Ley 312 de 2003).
- Cumplir con las normas de responsabilidad fiscal, programas de saneamiento fiscal, acuerdos de pago o convenios de desempeño, celebrados en el marco de las leyes 819/03, 617/00, 550/99 y 358/97; y las operaciones de deuda que haya realizado con la Nación. Esto será verificado con un análisis de la situación financiera de la entidad territorial por parte de la Dirección de Apoyo Fiscal del MHCP (CONPES 3260 de 2003).
- Garantizar el financiamiento de los proyectos preservando el marco de la disciplina fiscal, de acuerdo con el presupuesto que realicen los municipios participantes dentro de la normatividad vigente. (CONPES 3260 de 2003).
- Suscribir el Contrato de Usufructo de las acciones del ente gestor, con las entidades correspondientes.
- Suscribir Convenio de Cofinanciación para la construcción de infraestructura del SITM, junto con MHCP MT y el Ente Gestor,

Y las demás que determine la ley.

Además, los municipios elegidos para participar los proyectos a cofinanciar, deberán dar cumplimiento a las Políticas Nacionales previstas en los Documentos CONPES pertinentes.

II. CONPES 3368 DE 2005

De acuerdo al CONPES 3368, último documento de Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo – Seguimiento, las funciones de las entidades de la Nación y Territoriales son las siguientes:

AUTORIDAD	COMPETENCIA	MECANISMOS DE SEGUIMIENTO
Nación	- Establecer política de desarrollo para los proyectos de Sistema Integrado de Transporte Masivo a nivel nacional. - Participación en las Juntas Directivas de los entes gestores, mediante un delegado del Ministerio de Transporte y dos delegados del Presidente de la República. - El Ministerio de Transporte le corresponde vigilar la inversión en los recursos de la Nación cuando	La función de seguimiento ya no será ejecutada por un Comité Técnico sino solamente por el Ministerio de Transporte a través del Grupo Interno de Trabajo de

Av. El Dorado CAN: entre carreras 57 y 59, Bogotá, Colombia, Teléfonos: (57+1) 3240800 Fax (57+1) 4287054
http://www.minttransporte.gov.co - E-mail: minttrans@minttransporte.gov.co - quejasymedios@minttransporte.gov.co
Atención al Ciudadano: Sede Central Lunes a Viernes de 8:30 a.m. - 4:30 p.m., línea Gratuita Nacional 18000112042
Código Postal 111321



PROSPERIDAD PARA TODOS

NIT.899.999.055-4

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20141050380691

17-10-2014

cofinancie o participe con aportes en un Sistema Integrado de Transporte Masivo.

- El Ministerio de Hacienda participará en el Comité Fiduciario de cada proyecto hasta que existan aportes de la Nación.
- Ministerio de Hacienda y DNP vigilará la ejecución de contratos de usufructo sobre las acciones que actualmente están vigentes y suscribirán nuevos contratos con los nuevos proyectos.
- Solicitar a cada entidad territorial, distrito, área metropolitana o ente gestor, la información que requiere para ejercer el seguimiento a cada uno de los proyectos de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo cofinanciados por la Nación, así como la de evaluar y analizar dicha información.
- Recibir y analizar los informes enviados por el Comité Fiduciario de cada proyecto con el fin de proponer las recomendaciones que sean necesarias de acuerdo con éstos.
- Dar el visto bueno y hacer las recomendaciones pertinentes a los flujos de desembolsos presentados para cada proyecto SITM por cada ente gestor.
- Informar al ordenador del gasto de cualquier incumplimiento de las obligaciones adquiridas en virtud de los Convenios de Cofinanciación, para la correspondiente suspensión del giro de los recursos del Proyecto respectivo.
- Coordinar con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Departamento Nacional de Planeación, la revisión de las programaciones o reprogramaciones de los aportes de la Nación.
- Recomendar la elaboración de un documento CONPES de seguimiento cuando exista algún cambio que amerite desde la perspectiva técnica, económica y social una modificación sustancial en un proyecto de SITM cofinanciado por la Nación y aprobado por el CONPES.
- Las demás que le sean asignadas o que sean necesarias para el adecuado cumplimiento de sus funciones.
- El control y seguimiento que realiza el grupo de seguimiento a los Sistemas Integrados de Transporte Masivo del Ministerio de Transporte se enmarca en las siguientes aspectos:
 - Administrativa, financiera y contable,
 - Obras y adquisiciones.
 - Gestión social y representamientos.

Seguimiento a los Sistemas Integrados de Transporte Masivo.

Dicha dependencia también realizará el seguimiento a la ejecución de las obligaciones contractuales de los convenios de cofinanciación por la Nación suscritos con las entidades territoriales para cofinanciar proyectos de SITM.

Av. El Dorado CAN: entre carreras 57 y 59, Bogotá, Colombia, Teléfonos: (57+1) 3240800 Fax (57+1) 4287054
http://www.minttransporte.gov.co - E-mail: minttrans@minttransporte.gov.co - quejasymedios@minttransporte.gov.co
Atención al Ciudadano: Sede Central Lunes a Viernes de 8:30 a.m. - 4:30 p.m., línea Gratuita Nacional 18000112042
Código Postal 111321



PROSPERIDAD PARA TODOS

NIT.899.999.055-4

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20141050380691

17-10-2014

- Gestión ambiental.
- Seguimiento y evaluación de los proyectos.

III. DOCUMENTOS CONPES BOGOTÁ

Los CONPES que se han desarrollado para Bogotá en materia de Movilidad son los siguientes:

DOCUMENTO CONPES	OBJETIVO
2999 (Abril 1998) – Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo	Definir los términos para la participación de la Nación en el proyecto del Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte de Pasajeros para la ciudad de Santa Fe de Bogotá.
3093 (Nov 2000) – Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros – SPUTMP – de Bogotá previstas en el CONPES y acordadas en los convenios suscritos entre la Nación y el Distrito, y somete a consideración la participación de la Nación en el SPUTMP de Bogotá y que permitió la financiación del Sistema TransMilenio como componente flexible del transporte de la ciudad.	Realizar seguimiento a las acciones para el desarrollo del Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros – SPUTMP – de Bogotá previstas en el CONPES y acordadas en los convenios suscritos entre la Nación y el Distrito, y somete a consideración la participación de la Nación en el SPUTMP de Bogotá y que permitió la financiación del Sistema TransMilenio como componente flexible del transporte de la ciudad.
3256 (Dic 2003) – Políticas y estrategias para la gestión concertada del Desarrollo de la Región Bogotá-Cundinamarca	Presentar las políticas y estrategias que se orientan a fortalecer y dar continuidad al proceso de consolidación de la región Bogotá-Cundinamarca y con el objetivo principal de propiciar el trabajo conjunto entre las instancias del nivel nacional con los actores regionales públicos y privados, con el propósito de lograr una región más productiva, competitiva y con mayor inclusión y cohesión social.
3524 (Junio 2008) – Garantía de la Nación a Bogotá D.C. para la contratación de un empréstito externo con la banca multilateral hasta por USD \$40 millones, o su equivalente en otras monedas, para la financiación parcial del programa de servicios urbanos para Bogotá (FSUB)	En cumplimiento de las disposiciones del Plan de Desarrollo "Bogotá Positiva", para vivir mejor 2008-2012 y dentro de las objetivos estratégicos de la ciudad se que establecieron la movilidad como factor de desarrollo y como estrategia la puesta en marcha del Sistema Estratégico de Transporte Público – SITP (que incluye la construcción de la primera línea del metro de Bogotá). El Distrito Capital previó contratar una operación de crédito por un monto de USD \$ 40 millones, cuyos componentes complementarían el desarrollado por el crédito BIRF 7162-CO. El CONPES recomendó a el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Departamento Nacional de Planeación emitir concepto favorable respecto al otorgamiento de la garantía por parte de la Nación a Bogotá D.C., para contratar una operación de crédito público externo con la banca multilateral hasta por USD 40 millones, con el destino antes indicado.

Av. El Dorado CAN: entre carreras 57 y 59, Bogotá, Colombia, Teléfonos: (57+1) 3240800 Fax (57+1) 4287054
http://www.minttransporte.gov.co - E-mail: minttrans@minttransporte.gov.co - quejasymedios@minttransporte.gov.co
Atención al Ciudadano: Sede Central Lunes a Viernes de 8:30 a.m. - 4:30 p.m., línea Gratuita Nacional 18000112042
Código Postal 111321



**PROSPERIDAD
PARA TODOS**

NT.899.999.055-4

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20141050380691



17-10-2014

3677 (Julio de 2010) – Conpes de Movilidad Integral para la Región Capital Bogotá–Cundinamarca. El documento describe la política del Gobierno Nacional para participar en el desarrollo integral de la movilidad de la Región Capital Bogotá–Cundinamarca a través de la financiación de los proyectos que mejoren la calidad de vida, productividad y competitividad. El documento realiza un diagnóstico de la movilidad y describe la evolución que ha tenido, señala los retos en términos de sostenibilidad, define el Programa Integral de Movilidad de la Región Capital [incluye las políticas, programas y proyectos del Distrito Capital y la Gobernación de Cundinamarca] y establece las condiciones técnicas, financieras e institucionales para implementar cada proyecto.

IV. CONPES 3093 DE 2000

En el documento CONPES 3093 de 2000, el CONPES recomendó al Ministerio de Hacienda y Crédito Público y a el Departamento Nacional de Planeación aprobar la participación de la Nación, hasta por un monto de US\$ 1,296 millones de 2000, en el Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros para la ciudad de Bogotá, denominado Transmilenio, de acuerdo con los términos definidos en este documento y previo el cumplimiento de todos los requisitos establecidos en el Artículo 2º de la Ley 310 de 1996.

Con los recursos establecidos, se han ejecutado los troncales de las fases I, II y III del sistema Transmilenio de la ciudad de Bogotá, y los recursos aún por girar corresponden a la titularización que el Distrito socó para financiar las obras de fase III y de los cuales están pendientes los pagos correspondientes a los años 2014, 2015 y 2016 en las vigencias que se presentan en la siguiente tabla:

Balance de ejecución presupuestal del CONPES 3093 de 2000 (en pesos de 2013)

AÑO	NACIÓN	DISTRITO	TOTAL APORTES
2000	198.934.944.399	0	198.934.944.399
2001	119.565.229.870	144.710.925.040	264.276.154.910
2002	146.863.453.542	145.414.339.338	292.277.792.880
2003	158.499.416.382	159.284.306.144	317.783.722.526
2004	222.456.411.760	174.563.021.517	397.019.433.277
2005	190.230.613.189	198.686.995.239	388.917.608.428
2006	236.888.419.934	188.032.607.520	424.921.027.455
2007	295.808.714.953	180.048.119.359	475.856.834.312
2008	333.895.917.692	170.037.025.060	503.932.942.753
2009	364.447.930.393	175.923.571.608	540.371.502.001
2010	332.306.274.623	193.520.354.404	525.826.629.027
2011	180.256.856.985	193.314.840.130	373.570.697.115
2012	303.794.282.262	198.604.605.000	502.398.887.262

Av. El Dorado CAN, entre carreras 57 y 59, Bogotá, Colombia, Teléfonos: (57+1) 3240800 Fax (57+1) 4287054
<http://www.mintransporte.gov.co> – E-mail: mintrans@mintransporte.gov.co – quejasreclamos@mintransporte.gov.co
 Atención al Ciudadano: Sede Central Lunes a Viernes de 8:30 a.m. – 4:30 p.m., línea Gratuita Nacional 18000112042
 Código Postal 111321



**PROSPERIDAD
PARA TODOS**

NT.899.999.055-4

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20141050380691



17-10-2014

AÑO	NACIÓN	DISTRITO	TOTAL APORTES
2013	307.007.269.223	132.291.625.537	439.298.894.760
Subtotal recursos ejecutados	3.430.954.635.177	2.254.426.338.897	5.685.380.974.073
2014	307.981.306.856	210.019.321.375	518.000.627.230
2015	307.981.306.856	216.320.691.675	524.301.997.531
2016	77.993.410.729	222.811.452.446	300.804.863.175
Subtotal recursos a por ejecutar	693.956.022.440	649.151.465.496	1.343.107.487.936
TOTAL	\$ 4.124.910.657.617	\$ 2.903.577.804.393	\$ 7.028.488.462.010

Fuente: Ministerio de Transporte

V. ESTUDIOS DE INGENIERÍA BÁSICA

En el año 2008, el Distrito suscribió un contrato de financiamiento con el Banco Mundial denominado Proyecto de Servicios Urbanos de Bogotá, que incluye la financiación de actividades de la ciudad que tuvieran como objetivo: i) mayor movilidad, mediante la realización de estudios para la Secretaría de Movilidad (SM) con el fin de planificar y diseñar la ampliación del Sistema Integrado de Tránsito Masivo para la ciudad, incluida la primera línea de metro y ii) fortalecimiento de las instituciones mediante la prestación de asistencia técnica a subcomponentes vinculados al refuerzo de la capacidad del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) con actividades relacionadas con la mejora del sistema de administración vial, y apoyo a la Secretaría Distrital de Hacienda (SDH) para que consolide su capacidad técnica, operativa e institucional con el fin de mejorar los procesos catastrales y de gestión fiscal. El costo del proyecto fue de US 100 millones, de los cuales el Gobierno Nacional no ha contribuido en la financiación de los estudios.

Después de más de un año de evaluación y negociación de la propuesta para los estudios de Ingeniería Básica Avanzada para la Primera Línea del Metro de Bogotá, en abril de 2013 el Banco Mundial dio la no objeción al Distrito de Bogotá, por un valor de US\$ 32 millones y un plazo de ejecución de 15 meses. El consorcio al que se le adjudicó el contrato esta integrado por las firmas españolas Euroestudios e Idom y la colombiana Cano Jiménez.

Los resultados de estos estudios están contenidos en las preguntas que usted le formuló al Alcalde de la ciudad.

VI. CONPES 3667 de 2010

El CONPES 3667 de 2010, estableció las siguientes condiciones al Distrito y la Gobernación para acceder a recursos de los proyectos presentados, requisitos que aún no se han

Av. El Dorado CAN, entre carreras 57 y 59, Bogotá, Colombia, Teléfonos: (57+1) 3240800 Fax (57+1) 4287054
<http://www.mintransporte.gov.co> – E-mail: mintrans@mintransporte.gov.co – quejasreclamos@mintransporte.gov.co
 Atención al Ciudadano: Sede Central Lunes a Viernes de 8:30 a.m. – 4:30 p.m., línea Gratuita Nacional 18000112042
 Código Postal 111321



**PROSPERIDAD
PARA TODOS**

NT.899.999.055-4

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20141050380691



17-10-2014

presentado para el proyecto Metro por parte del Distrito.

- Modelación de la demanda de la Región Capital Bogotá – Cundinamarca:** cada proyecto deberá soportarse en un modelo compartido de transporte para la Región Capital, en el cual: se desarrolle un análisis de capacidad para los corredores a intervenir; se estudien las horas pico, los cargos máximos y se desarrolle el perfil de carga anual y diario (que incluya las horas valle); la cual se podrá hacer mediante la técnica de expansión; se incluya un análisis de trasbordos entre modo, así como la selección modal; y se considere la matriz calibrada de origen y destino de vehículo privado. ☐ El modelo base para soportar los análisis de los proyectos en los términos descritos en el párrafo anterior, se justificará mediante estimativos que correspondan a tasas de crecimiento compatibles con los comportamientos históricos y con parámetros internacionales relevantes, entre otros elementos técnicamente sustentables. ☐ Este análisis también deberá incluir una recomendación de la tecnología a implementar, para satisfacer la demanda estimada con un nivel de servicio adecuada bajo un diseño operacional y funcional articulado con los demás elementos.
- Modelo operacional:** se deberá presentar el diseño operacional que responda a las necesidades planteadas para la Región Capital.
- Modelo de costos e ingresos (y, en el caso del Distrito, su impacto en el modelo SITP):** se deberá presentar un modelo de costos e ingresos, en el que se estimen los costos de inversión y de operación y los ingresos. Los costos deberán tener un grado de certidumbre de por lo menos el 80%, es decir que su variabilidad esperada no deberá superar el 20%. Este modelo deberá basarse en los resultados obtenidos del modelo de demanda y del modelo operacional, permitiendo realizar sensibilidades en la medida que en ellos se incorporen variaciones, u otros alternativas de infraestructura en el mismo corredor. Los elementos que soportan este modelo deben ser debidamente justificados y deben correlacionarse con referencias de proyectos similares en otras ciudades del mundo. ☐ Estos análisis deberán incorporar los resultados del modelo operacional, del modelo de costos y el modelo de remuneración, su impacto en el modelo SITP, y su impacto en el modelo financiero y su articulación con el sistema troncalizado de cercanías, incluyendo componentes tales como: tarifas, costos de infraestructura, costos de operación, costos de mantenimiento rutinario y periódico, costos de reposición del material rodante, fuentes de financiamiento, flujo de inversión y el comportamiento de la caja durante todo el horizonte del proyecto. ☐ No obstante lo anterior, de ser viable desde el punto de vista legal, a solicitud del Comité de Seguimiento, los entes territoriales entregarán el modelo financiero detallado. ☐ En todos los casos deberá preverse que los costos de operación serán financiados por el Distrito y la Gobernación con recursos de la tarifa al usuario o de presupuestos públicos. Para cada proyecto se deberán cuantificar los subsidios operacionales que se requieren, siendo necesario también explicar el respaldo que el Distrito o la Gobernación han

Av. El Dorado CAN, entre carreras 57 y 59, Bogotá, Colombia, Teléfonos: (57+1) 3240800 Fax (57+1) 4287054
<http://www.mintransporte.gov.co> – E-mail: mintrans@mintransporte.gov.co – quejasreclamos@mintransporte.gov.co
 Atención al Ciudadano: Sede Central Lunes a Viernes de 8:30 a.m. – 4:30 p.m., línea Gratuita Nacional 18000112042
 Código Postal 111321



**PROSPERIDAD
PARA TODOS**

NT.899.999.055-4

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20141050380691



17-10-2014

definido para cubrirlos. Además, deberá preverse la creación de fondos de contingencia para múltiples propósitos.

- Evaluación Económica y Análisis Costo-Beneficio:** cada proyecto deberá presentar la evaluación financiera y económica, junto con indicadores como valor presente neto, tasa interna de retorno, relación beneficio-coste, entre otros, que permitan cuantificar y cualificar el valor social de la inversión. Estos análisis deberán realizarse bajo una metodología rigurosa, considerando entre otros aspectos los recomendados en metodologías como las que se citan en el estudio mencionado en numeral 11 de la sección X que hace parte de la Referencias Bibliográficas de este documento.
- Modelo de remuneración:** para cada proyecto se deberá presentar su modelo de remuneración, permitiendo ver de manera clara y detallada los ingresos percibidos en cada proyecto. Igualmente se deberá presentar el análisis de tarifa técnica y tarifa al usuario, que explique el comportamiento de subsidios cruzados existentes. Este análisis, deberá incluir al Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá y su articulación con el sistema de transporte troncalizado de la Región Capital.
- Modelo financiero para los componentes elegibles para financiación de la Nación:** El modelo deberá permitir analizar tanto los aportes de la Nación y los entes territoriales, así como también, los eventuales recursos provenientes de los fondos ambientales, de la implementación de los mecanismos de captura de valor del suelo, entre otros. ☐ Como parte de los resultados de este modelo debe incluirse un análisis que ilustre la factibilidad de vinculación de capital privado para su implementación; siendo rigurosos en aplicar los criterios que la banca nacional y extranjera analiza para determinar su participación como financiadores.
- Integración:** cada proyecto tendrá en cuenta el estado del sistema integrado de transporte público de la Región Capital, y se enmarcará dentro de él, asegurando su total articulación y garantizando la sostenibilidad del mismo.
- Priorización:** cada uno de los entes territoriales o entes gestores de proyecto, deberá presentar un análisis donde se justifique la necesidad de implementación del proyecto, dentro de un cronograma de tiempo, incluyendo un análisis de costo de oportunidad de las inversiones.
- Se deberá también incorporar, como parte de los documentos técnicos, la determinación de los riesgos de los componentes elegibles del proyecto, así como la distribución de los mismos de manera congruente con la política nacional plasmada en la Ley 448 de 1998 y en los documentos Conpes 3107 y 3133 de 2001. Adicionalmente, se requerirá el análisis de riesgos en materia de operación, cuando dentro de esta se contemple el financiamiento de alguno de los componentes elegibles de cofinanciación del proyecto.
- Se deberán formalizar mecanismos de coordinación entre las entidades de orden local de planificación urbana y territorial, planificación y regulación de transporte, construcción, operación, mantenimiento y control de los proyectos, que garanticen tanto la agilidad en los procesos de ajustes y aprobaciones durante la implantación

Av. El Dorado CAN, entre carreras 57 y 59, Bogotá, Colombia, Teléfonos: (57+1) 3240800 Fax (57+1) 4287054
<http://www.mintransporte.gov.co> – E-mail: mintrans@mintransporte.gov.co – quejasreclamos@mintransporte.gov.co
 Atención al Ciudadano: Sede Central Lunes a Viernes de 8:30 a.m. – 4:30 p.m., línea Gratuita Nacional 18000112042
 Código Postal 111321

 Ministerio de Transportes e Infraestructura PROSPERIDAD PARA TODOS  Ministerio de Transportes e Infraestructura NIT899.999.055-4 Para contestar cite: Radicado MT No.: 20141050380691 17-10-2014 del mismo, como el desarrollo de operaciones urbanas integrales o proyectos inmobiliarios alrededor de cada sistema en concordancia con el POT. Además incluyó las siguientes recomendaciones al Distrito y a la Gobernación de Cundinamarca para poder acceder a la bolsa de proyectos indicada en el mismo. - Realizar las acciones necesarias para consolidar, unificar y recalibrar el modelo de demanda de transporte para la región. Esta actualización incorporaría las variables capacidad y congestión en el modelo, unificando los modelos desarrollados para el SITP, el modelo mejorado de la consultoría para el proyecto Metro, el modelo de demanda para el Tren de Cercanías y el de macro-simulación para transporte privado, así como las proyecciones de infraestructura adicional de transporte en la Región Capital. El modelo deberá incorporar todos los modos o proyectos considerados en el Programa de Movilidad Integral de la Región Capital, y deberá permitir modelar diferentes esquemas de administración de la demanda y de financiación de sus componentes, así como esquemas de integración tarifaria entre todos los modos bajo el marco de integración del SITP. Los resultados del modelo deberán tenerse en cuenta en el desarrollo de los proyectos integrantes del Programa de Movilidad Integral. - Que el Distrito adelante las acciones necesarias que permitan mejorar la movilidad en la ciudad en el corto plazo. Para ello se recomienda prestar especial atención a las mejoras inmediatas que requiere el sistema TransMilenio y a la infraestructura que asegure la funcionalidad del SITP. Asimismo, se recomienda adelantar la evaluación de soluciones para asegurar la conexión troncalizada norte – sur por el corredor de occidente. - Que el Distrito adelante la caracterización geológica, geomorfológica y geotécnica así como el estudio de interferencias para los posibles corredores del sistema metro, dándole prioridad al borde oriental de la ciudad. De la misma forma identificar, evaluar y establecer las afectaciones prediales para los posibles patios, talleres y terminales de la PLM. Estos elementos, al igual que los resultados del modelo recalibrado de demanda, deberán ser tenidos en cuenta en los estudios de factibilidad técnico-económica y en las fases de desarrollo para implantar el sistema Metro. - Que la Gobernación avance en el desarrollo de sistemas troncalizados (tipo tren de cercanías o similares), que potencien el intercambio de viajeros, permitan un ordenamiento de los corredores y fomenten la densificación de los centros urbanos periféricos; convirtiéndose en un instrumento de planificación territorial que mitigue la conurbación en la Región Capital y promueva una relación funcional organizada. Para la implementación inicial de este proyecto, se recomienda evaluar soluciones operacionales de bajo costo. - Realizar las gestiones que le permitan estructurar fuentes alternativas de financiamiento, entre otras, a través del mercado inmobiliario, y efectuar recomendaciones a la Nación sobre los cambios normativos requeridos. - Realizar las gestiones necesarias para diseñar, evaluar e implantar políticas y medidas Av. El Dorado CAN entre carreras 57 y 59, Bogotá, Colombia. Teléfonos: (57+1) 3240800 Fax (57+1) 4287054 http://www.mintransporte.gov.co - E-mail: mintrans@mintransporte.gov.co - quejasreclamos@mintransporte.gov.co Atención al Ciudadano: Sede Central Lunes a Viernes de 8:30 a.m. - 4:30 p.m., línea Gratuita Nacional 18000112042 Código Postal 111321	 Ministerio de Transportes e Infraestructura PROSPERIDAD PARA TODOS  Ministerio de Transportes e Infraestructura NIT899.999.055-4 Para contestar cite: Radicado MT No.: 20141050380691 17-10-2014 de gestión integral de la demanda, incluyendo una estrategia integral de transporte y uso de suelo, normatividad y políticas de cobro por estacionamientos en vía y edificaciones, esquemas de tarificación vial o cobro por congestión y/o contaminación, gestión integral de logística de cargas, optimización y control del tráfico con sistemas inteligentes de transporte, y promoción del transporte no-motorizado y uso de tecnologías limpias, todo enmarcado en un modelo institucional regido por la autoridad regional de transporte. Asimismo, solicitar al Ministerio de Transporte realizar las gestiones necesarias para permitir la aplicación de dichos medidas en la Región Capital. - Garantizar la fuente de contrapartida de los recursos verificando la destinación de los mismos como compromiso para la suscripción del convenio de cofinanciación. - Cumplir con los indicadores de gasto de ley, de acuerdo con el artículo 80 de la Ley 617 de 2000 y con lo dispuesto en las Leyes 358 de 1997, 819 de 2003 y 448 de 1998. - Adoptar los actos administrativos emitidos por el Ministerio de Transporte relacionados con el Programa Integral de Movilidad y promulgar los actos jurídicos que permitan su desarrollo. - Adelantar los procesos de articulación del sistema de movilidad y los POT, conforme a los lineamientos generales previstos en este documento. De manera especial, se recomienda al Distrito Capital adelantar acciones conducentes para desarrollar o incentivar operaciones de renovación urbana en las áreas de influencia de las intervenciones de transporte. VII. PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD (PMV) De acuerdo al PMM del Distrito, el sistema de transporte de la Región Capital tiene como eje estructural al Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), armonizado y soportado en estrategias que favorezcan los objetivos siguientes: - Integrar el transporte público en todos sus modalidades e implementar un sistema jerarquizado según su función y área servida, con vehículos que propicien un servicio de calidad, seguro, confiable y amigable con el medio ambiente. - Terminar con la sobreoferta de transporte público con el consiguiente impacto sobre la reducción de la congestión, contaminación, accidentalidad, deterioro del pavimento y la mejora en la sostenibilidad financiera de la actividad. Esta estrategia debe ir acompañada de incentivos efectivos para el uso adecuado del vehículo particular. - Adoptar un sistema de recaudo centralizado y de las tecnologías ITS. El Distrito Capital actualmente se encuentra en la fase inicial de un estudio, en conjunto con la Banca Multilateral, para complementar el proceso de revisión y ajuste del POT, el cual busca analizar experiencias internacionales y las dinámicas locales para formular e implementar instrumentos del POT que complementen la financiación Av. El Dorado CAN entre carreras 57 y 59, Bogotá, Colombia. Teléfonos: (57+1) 3240800 Fax (57+1) 4287054 http://www.mintransporte.gov.co - E-mail: mintrans@mintransporte.gov.co - quejasreclamos@mintransporte.gov.co Atención al Ciudadano: Sede Central Lunes a Viernes de 8:30 a.m. - 4:30 p.m., línea Gratuita Nacional 18000112042 Código Postal 111321
 Ministerio de Transportes e Infraestructura PROSPERIDAD PARA TODOS  Ministerio de Transportes e Infraestructura NIT899.999.055-4 Para contestar cite: Radicado MT No.: 20141050380691 17-10-2014 del SITP y los demás proyectos definidos en el Plan Maestro de Movilidad. - Implementar un plan de construcción y mantenimiento de la infraestructura requerida para la operación del sistema de transporte público. - Privilegiar al transporte público frente al privado a través de medidas como "Estacione y Viaje", peajes urbanos y cobros por congestión, restricciones y/o pago por estacionamiento, restricciones a vehículos con bajo ocupación, entre otros. - Integrar el sistema de transporte motorizado con el no motorizado permitiendo y facilitando el intercambio modal. - Incentivar el uso de taxi con tecnología que facilite la seguridad de conductores y usuarios y que minimice la circulación innecesaria del mismo. Estimular la conformación de zonas amarillas fuera de la vía en zonas adecuadas para tal fin y que se complementen con la regulación sobre la presión que ejercen los impactos de los logísticos empresariales sobre los flujos de tránsito de la Región. - Promover el fortalecimiento y la coordinación institucional eficiente durante las etapas de planeación, diseño, regulación, control y operación del transporte público para garantizar su sostenibilidad. ☐ A su vez, son complementarios los principios básicos establecidos en el PND 2006-2010: (i) Eficiencia, (ii) Seguridad, (iii) Responsabilidad, (iv) Equidad y competitividad, (v) Sostenibilidad ambiental, y (vi) Mensurable, permitiendo que cada ciudad o municipio desarrolle modos que faciliten a sus ciudadanos la movilidad bajo proyectos en los cuales las inversiones que se efectúan redunden en una mejora en la movilidad pública, pero que correspondan con eficiente ejecución fiscal del Estado. ☐ Se recomienda que los proyectos a desarrollar como parte del Programa Integral de Movilidad de la Región Capital atiendan, como mínimo, lo dispuesto en este capítulo y se enmarquen en una política integral de estrategias ECM (descritas en la Sección III de ese documento). 1. ¿Qué fuentes de financiación se tienen contempladas para la realización del proyecto del Metro de Bogotá, aparte de los aportes de la Nación y del Distrito vía endeudamiento? Respuesta: Antes de dar respuesta a este punto, es importante indicar que la Nación solamente conoció el valor de la primera línea del Metro para Bogotá en la presentación que la Administración Distrital realizó la semana pasada con la finalización de los estudios de ingeniería básica que contrató, con un costo total de \$ 15,01 millones de pesos; valor superior a los \$ 6,8 millones de dólares que se había informado por las entidades del Distrito en las mesas de trabajo que se realizaron previamente y el Comité para la financiación de los proyectos correspondientes a los cables, obras de integración, segunda etapa de los tramos de Caracas y Autotono y mejoras del SITP, que también hacen parte de las obras que el Distrito ha planteado ejecutar Av. El Dorado CAN entre carreras 57 y 59, Bogotá, Colombia. Teléfonos: (57+1) 3240800 Fax (57+1) 4287054 http://www.mintransporte.gov.co - E-mail: mintrans@mintransporte.gov.co - quejasreclamos@mintransporte.gov.co Atención al Ciudadano: Sede Central Lunes a Viernes de 8:30 a.m. - 4:30 p.m., línea Gratuita Nacional 18000112042 Código Postal 111321	 Ministerio de Transportes e Infraestructura PROSPERIDAD PARA TODOS  Ministerio de Transportes e Infraestructura NIT899.999.055-4 Para contestar cite: Radicado MT No.: 20141050380691 17-10-2014 para el sistema de transporte de la ciudad, pero que aún requieren de los "estudios de valor" y la estructuración técnica, financiera y legal que el para conocer el valor de la Primera Línea del Metro y la tarifa técnica del mismo. Dada la complejidad y escala del proyecto y las limitaciones en materia de recursos que actualmente tiene el Distrito y la Nación para la ejecución del mismo, es necesario que la Administración Distrital garantice la adecuada evaluación, priorización, secuencia, diseño y ejecución de sus proyectos, así como buscar fuentes alternativas de financiamiento que no dependan exclusivamente de los presupuestos públicos. La selección de fuentes de financiamiento puede constituirse en una herramienta que contribuya a la optimización de los patrones de movilidad y a mejorar la calidad del servicio y el bienestar de los ciudadanos, imponiendo, por ejemplo, sobrecostos a la utilización del vehículo particular, tasas o impuestos a las empresas como lo hacen en Francia o contribuyendo a fomentar vía por ejemplo la concesión de estaciones e inmuebles conexos, la renovación urbana. En otras palabras, los mecanismos de financiamiento no sólo son fuentes de recursos para los proyectos sino también instrumentos de política pública. El Alcalde Gustavo Petro, presentó diferentes alternativas que permiten la consecución de recursos con miras a asegurar la construcción, operación y mantenimiento del Metro, como la plusvalía, desarrollos inmobiliarios y cobros por congestión, y otras entre las cuales se podrían estudiar, como: aumento de la sobretasa a la gasolina (ya implementada y utilizada como fuente del Distrito para las obras del SITM - Transmilenio), peajes urbanos, tarifas diferenciales en parqueaderos o valorización, así como fuentes asociadas con la posible reducción de emisiones de gases de efecto invernadero vinculadas con los proyectos, como el Fondo de Tecnología Limpia o CTE, por sus siglas en inglés, venta de activos por parte de las entidades territoriales bajo la filosofía de que se estaría cambiando un activo por otro de gran impacto social y económico, recurrir a financiamientos gobierno-gobierno que permitan acceder a tasas preferenciales, utilizar recursos de financiación de exportaciones, extender plazos y ofrecer garantías de transparencia en los procesos licitatorios. Con relación a los mecanismos de captura de valor del suelo, de buena aplicación en otros países, el objetivo es capitalizar, para la entidad territorial o para el proyecto, parte de los beneficios en materia de accesibilidad que sobre el valor del suelo generan las inversiones en movilidad. Estos beneficios se pueden materializar en ingresos para la entidad territorial o el proyecto, y/o en la financiación por parte de terceros de infraestructura clave para su funcionamiento o la provisión de recursos para el mantenimiento de la misma. Es así como el desarrollo urbano articulado al transporte, puede generar una reciprocidad de beneficios y, por tanto, se recomienda que los grandes proyectos de movilidad se articulen adecuadamente con la dinámica urbana, para lo cual se requiere una coordinación y planeación integrada de transporte y uso de suelo en los corredores de transporte público. En particular, la gestión urbanística con instrumentos de planeación local debe tender a Av. El Dorado CAN entre carreras 57 y 59, Bogotá, Colombia. Teléfonos: (57+1) 3240800 Fax (57+1) 4287054 http://www.mintransporte.gov.co - E-mail: mintrans@mintransporte.gov.co - quejasreclamos@mintransporte.gov.co Atención al Ciudadano: Sede Central Lunes a Viernes de 8:30 a.m. - 4:30 p.m., línea Gratuita Nacional 18000112042 Código Postal 111321

PROSPERIDAD PARA TODOS

NT.899.999.055-4

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20141050380691

17-10-2014

generar procesos de densificación y aprovechamiento intensivo del suelo en usos orientados al transporte masivo en el área de influencia de los corredores troncales, de las terminales o portales. Lo anterior, permitirá soportar los procesos de captura de recursos derivados de la plusvalía o valorización del suelo aledaño a las intervenciones y construcción de la infraestructura del sistema de movilidad. El potencial de generar recursos públicos a través de mecanismos de plusvalía debe constituirse en uno de las prioridades de los entes territoriales y de la Nación para conformar un fondo que permita asegurar la viabilidad de financiamiento del Programa Integral de Movilidad para la Región Capital.

Por otra parte, en los documentos CONPES relacionados con el Plan Nacional de Transporte Urbano, en especial el CONPES 31.60 (Diciembre 15 de 2003), se estableció que la financiación de los SITM (aporte público y privado) debía ser de la siguiente manera:

“La financiación de los SITM requiere de la activa participación del sector privado en una alianza con el sector público que permita la implementación de los proyectos en el menor tiempo posible, y aproveche la experiencia y eficiencia de los diferentes actores en la ejecución de los mismos.

La vinculación de la inversión privada en el proyecto mediante procesos competitivos, sustentada principalmente por los ingresos provenientes del cobro a los usuarios de los sistemas, deberá cubrir los costos de:

- i. Suministro, operación y mantenimiento de los buses y de los equipos de recado.
- ii. Funcionamiento de la sociedad titular del sistema.
- iii. Mantenimiento de la infraestructura
- iv. Reducción de la sobreoferta
- v. Algunos componentes de la infraestructura y/o aprovisionamiento para la expansión del SITM para mantener y aumentar su cobertura.

Por lo tanto, se espera maximizar la inversión privada en infraestructura, la cual deberá cubrir la construcción de los patios, talleres y procurará cubrir otros componentes, tales como estaciones y portales de modo que estas inversiones logren alcanzar como mínimo un 10 % del costo total de la infraestructura (En el caso de Cali y Pereira el costo de las estaciones y terminales de integración equivale al 7% y 19%, respectivamente del costo total de la infraestructura. El de patios y talleres al 4 % y al 8% respectivamente). Dichas inversiones serán remuneradas vía tarifa, dependiendo de la capacidad de pago del usuario, y/o con otras posibles fuentes de ingresos del sistema, tales como negocios inmobiliarios y/o publicidad. La estructuración financiera de los SITM deberá tener en cuenta aportes adicionales de los municipios, y/o cualquier otra renta o fuente territorial que se identifique, para lograr el desarrollo de estos proyectos dentro de los parámetros establecidos por la Ley.

Av. El Dorado CAN entre carreras 57 y 59, Bogotá, Colombia, Teléfonos: (57+1) 3240800 Fax (57+1) 4287054
http://www.mittransporte.gov.co - E-mail: mittrans@mittransporte.gov.co - quito@redelomas@mittransporte.gov.co
Atención al Ciudadano: Sede Central Lunes a Viernes de 8:30 a.m. - 4:30 p.m., línea Gratuita Nacional 18000112042
Código Postal 111321

PROSPERIDAD PARA TODOS

NT.899.999.055-4

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20141050380691

17-10-2014

El faltante de inversión en infraestructura no incluido en los anteriores costos se financiará con recursos públicos de la Nación y de las ciudades. El esquema de financiación que se diseñe para cada proyecto buscará armonizar el programa de ejecución de las obras con el cronograma y monto de los aportes públicos destinados al proyecto, reduciendo - en lo posible - los costos financieros del mismo. Las entidades territoriales, áreas metropolitanas, sociedades titulares de los sistemas y/o el sector privado, podrán conseguir recursos en el sistema financiero (banca comercial, mercado de capitales local, entre otros) de acuerdo al esquema de financiación diseñado para cada proyecto. Los costos financieros del endeudamiento de las Empresas Gestoras no podrán superar el costo que implica el endeudamiento de las entidades públicas. En la financiación de la expansión de la infraestructura de los futuros SITM, se deberá considerar la posibilidad de utilizar una fracción de la tarifa al usuario por periodos determinados de tiempo - sin que este afecte la sostenibilidad del sistema y los compromisos contractuales resultantes de la estructuración financiera y legal - de modo que se utilice para la expansión de la infraestructura. Cualquier recurso adicional que se obtenga aplicando este método que no sea requerido para la financiación de la infraestructura, será destinado para la ciudad para mejorar la calidad del servicio a los usuarios del SITM.”

De lo antes indicado, se puede concluir lo siguiente:

INVERSIÓN	ASPECTOS A RESALTAR
Privada	- Cubrir la construcción de patios y talleres. - Puede cubrir otros componentes, como estaciones y portales. - Inversiones mínimo (10 % costo total infraestructura). - Inversiones vía tarifa están sujetas a capacidad de pago del usuario. - Otras fuentes de ingreso (negocios inmobiliarios y/o publicidad). - Expansión de la infraestructura (previendo que no afecte la sostenibilidad del sistema y los compromisos con los operadores)
Otros aportes	- Aportes adicionales al convenio por parte de los municipios. - Aportes con otras rentas o fuentes territoriales (dentro parámetros establecidos por la Ley)
Pública	- Componentes elegibles y financiados para la implantación del SITM. - La ejecución de las obras deberá armonizar cronograma vs desembolsos para reducir en lo posible costos financieros.

El anterior CONPES también indicó lo siguiente:

“Los aportes que la Nación realice a los proyectos de las ciudades mencionadas en el presente documento, serán aplicados exclusivamente al proyecto estructurado y

Av. El Dorado CAN entre carreras 57 y 59, Bogotá, Colombia, Teléfonos: (57+1) 3240800 Fax (57+1) 4287054
http://www.mittransporte.gov.co - E-mail: mittrans@mittransporte.gov.co - quito@redelomas@mittransporte.gov.co
Atención al Ciudadano: Sede Central Lunes a Viernes de 8:30 a.m. - 4:30 p.m., línea Gratuita Nacional 18000112042
Código Postal 111321

PROSPERIDAD PARA TODOS

NT.899.999.055-4

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20141050380691

17-10-2014

aprobado, y en caso de existir una modificación sustancial a las características y especificaciones del proyecto, dichos aportes serán cancelados y la participación de la Nación en el proyecto será nuevamente evaluada. Adicionalmente, dichas estructuras tendrán en cuenta los recursos que aportarán las ciudades, principalmente la sobretasa a la gasolina, para financiar los SITM, las cuales deberán ser ciertas y seguras sin que de ninguna manera afecten la sostenibilidad financiera de las ciudades, la regulación en materia de control de las finanzas públicas, los programas de saneamiento fiscal existentes ni el cumplimiento de obligaciones y/o convenios previamente suscritos con la Nación.”

2. *¿En qué etapa están los demás proyectos de transporte en Bogotá que la Nación podría cofinanciar a través de la Ley 310 de 1996, como otras fases de TransMilenio, el Tren de Cercanías, o Cables aéreos, entre otros?*

Respuesta:

Durante los meses anteriores a la entrega de los resultados de los estudios de Ingeniería Básica del Metro, se trabajó en conjunto con las entidades del sector movilidad del Distrito un documento con el objetivo de someter a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social CONPES, la declaración de importancia estratégica del proyecto “Implementación del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá D.C.”, en desarrollo de lo prescrito por el artículo 11^o de la Ley 819 de 2003² y el artículo 23^o del Decreto 4730 de 2005³; adicionalmente, el documento presenta los términos para la participación de la Nación en este proyecto.

El documento describe la situación actual de movilidad en el Distrito Capital y presenta una serie de acciones orientadas a mejorar el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá

² Artículo 11. Vigencias futuras excepcionales. El Consejo Superior de Política Fiscal, CONPES, en casos excepcionales para las obras de infraestructura, energía, comunicaciones, armamento, defensa y seguridad, así como para las garantías a las concesiones, podrá autorizar que se asuman obligaciones que afecten el presupuesto de vigencias futuras sin aplicación en el presupuesto del año en que se concede la autorización. El monto máximo de vigencias futuras, el plazo y las condiciones de las mismas deberán consultarse las metas pluri- anuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo que está en el artículo 17 de esta ley. La secretaría ejecutiva del CONPES enviará trimestralmente a las comisiones económicas del Congreso una relación de las autorizaciones aprobadas por el Consejo, para estos casos.

³ Para asumir obligaciones que afecten presupuestos de vigencias futuras, los contratos de empréstito y los contraprestados que en estos se estipulen no requieren la autorización del Consejo Superior de Política Fiscal, CONPES. Estos contratos se registrarán por las normas que regulan las operaciones de crédito público.

⁴ Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones.

⁵ Artículo 23. Viabilidad Fiscal para la aprobación de vigencias futuras excepcionales. Los proyectos de inversión que requieran vigencias futuras excepcionales y superen el respectivo periodo de Gobierno, deben contar con el aval fiscal por parte del CONPES, antes de su declaración de importancia estratégica por parte del CONPES.

⁶ La presente disposición se aplica a las Empresas Industriales y Comerciales del Estado y Sociedades de Economía Mixta sujetas al régimen de aquellas, del orden nacional dedicadas a actividades no financieras.

⁷ Por el cual se regulan las normas orgánicas del presupuesto

Av. El Dorado CAN entre carreras 57 y 59, Bogotá, Colombia, Teléfonos: (57+1) 3240800 Fax (57+1) 4287054
http://www.mittransporte.gov.co - E-mail: mittrans@mittransporte.gov.co - quito@redelomas@mittransporte.gov.co
Atención al Ciudadano: Sede Central Lunes a Viernes de 8:30 a.m. - 4:30 p.m., línea Gratuita Nacional 18000112042
Código Postal 111321

PROSPERIDAD PARA TODOS

NT.899.999.055-4

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20141050380691

17-10-2014

D.C. - SITP. Así mismo, establece las condiciones de participación de la Nación en la financiación de las acciones orientadas a la infraestructura, enmarcadas en lo previsto en la Ley 310 de 1996⁶; tales acciones corresponden a medidas para mejorar las condiciones operacionales del SITP a corto y mediano plazo, y en tal sentido mediante este documento se incorporan al proyecto recursos adicionales que no hacen parte de los previstos en el CONPES 3677 de 2010.

La situación actual y futura de la movilidad en Bogotá, enfrenta al Distrito con el reto de mejorar sus condiciones de circulación y, simultáneamente, disminuir las externalidades negativas actuales. El crecimiento poblacional continuo, la actividad económica, la necesidad de movilizar más individuos, el incremento explosivo del parque automotor, las expectativas de los ciudadanos, el estado de implementación del SITP y las condiciones que presenta la infraestructura y operación del componente troncal, exigen una estrategia urbana que impacte positivamente la velocidad de desplazamiento, el tiempo de viaje, la congestión vial y el nivel de servicio del sistema de transporte público. Se requiere la implementación de medidas a corto, mediano y largo plazo que mejoren las condiciones actuales del sistema de transporte público y que consideren la movilidad como un elemento fundamental del crecimiento y productividad con gran impacto para el desarrollo sostenible y equitativo de la Ciudad.

Por lo anterior la Administración Distrital definió y priorizó proyectos que buscan ampliar e integrar la infraestructura de troncales nuevas con las ya existentes, que permitan a la ciudad el mejoramiento en la cobertura y calidad en el servicio de transporte público, conforme a los lineamientos y proyectos contenidos en el Plan Maestro de Movilidad, Plan Marco de TransMilenio 2010 y el Plan de Desarrollo Distrital, fortaleciendo el componente troncal, la implementación total del SITP, los proyectos de cables aéreos, y a mediano plazo el metro pesado.

A continuación se presentan las acciones, orientadas a mejorar las condiciones de movilidad y de calidad de vida de los ciudadanos, mediante la optimización del sistema de transporte público.

A. ACCIONES ORIENTADAS A LA INFRAESTRUCTURA

- a. Reconfiguración de los Troncales Caracas y Autopista Norte.
- b. Troncal Avenida Boyacá.
- c. Cables de Ciudad Bolívar y San Cristóbal.
- d. Obras para la integración.
 - i. Ampliación Caracas (Molinos – Portal Usme)

⁶ Por medio del cual se modifica la Ley 86 de 1989. Relacionada con el Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Bogotá.

Av. El Dorado CAN entre carreras 57 y 59, Bogotá, Colombia, Teléfonos: (57+1) 3240800 Fax (57+1) 4287054
http://www.mittransporte.gov.co - E-mail: mittrans@mittransporte.gov.co - quito@redelomas@mittransporte.gov.co
Atención al Ciudadano: Sede Central Lunes a Viernes de 8:30 a.m. - 4:30 p.m., línea Gratuita Nacional 18000112042
Código Postal 111321

PROSPERIDAD PARA TODOS

NT.899.999.055-4

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20141050380691
17-10-2014

ii. Extensión Troncal Américas entre Puente Aranda y Avenida NQS.
iii. Troncal Avenida Villavicencio (Portal Tunal - NQS)
iv. Ampliación Portal Tunal
v. Ampliación Estaciones Fase I.

e. Mejoras al SITP
i. Información y comodidad al usuario.
ii. Carriles preferenciales
iii. Zonas pagos.
iv. Adecuación de estaciones de la fase II a bus articulado.

B. ACCIONES ORIENTADAS A LA OPERACIÓN

a. Operación con bus dual en las troncales calle 80 y Avenida Suba.
b. Actividades de cultura ciudadana y democrática.
c. Contratación e implementación de la reingeniería de la operación del SITM y SITP (Redefinición de los servicios).
d. Mejoras operacionales.
e. Operación TransMilenio al Aeropuerto El Dorado

C. ACCIONES ORIENTADAS A FORTALECER LA INSTITUCIONALIDAD

La participación de la Nación en la cofinanciación de los proyectos de infraestructura antes indicados, se prevía por un monto fijo de \$1.198.225 millones de pesos de 2013, y del Distrito por un monto mínimo de \$1.447.737,00 millones de pesos de 2013 para un total de \$2.645.962 pesos de 2013, como se presenta en la siguiente tabla.

Tabla - Resumen inversiones estimadas para las acciones orientadas a la infraestructura del SITP

No.	Acciones	Inversiones estimadas por fuente (en millones de pesos de 2013)	
		Nación	Distrito
1	Troncal Avenida Boyacá	\$ 100.000	\$ 712.500
2	Cable Ciudad Bolívar y Cable San Cristóbal		\$ 253.000
3	Ampliación Caracas (Molinos - portal Usme)		\$ 104.896
4	Extensión Caracas (Usme - Yomasa) Aurora		\$ 24.899

Av. El Dorado CAN, entre carreras 57 y 59, Bogotá, Colombia, Teléfonos: (57+1) 3240800 Fax (57+1) 4287054
http://www.minttransporte.gov.co - E-mail: minttrans@minttransporte.gov.co - quejasreclamaciones@minttransporte.gov.co
Atención al Ciudadano: Sede Central Lunes a Viernes de 8:30 a.m. - 4:30 p.m., línea Gratuita Nacional 18000112042
Código Postal 111321

PROSPERIDAD PARA TODOS

NT.899.999.055-4

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20141050380691
17-10-2014

No.	Acciones	Inversiones estimadas por fuente (en millones de pesos de 2013)
5	Troncal Américas (Puente Aranda - NQS)	\$ 80.125
6	Troncal Avenida Villavicencio (Portal Tunal - NQS)	\$ 49.322
7	Ampliación portal Tunal. Incluye Patio	\$ 97.875
8	Ampliación estaciones Fase I	\$ 65.120
9	Mejoras al SITP	\$ 100.000
10	Reconfiguración de las troncales Caracas y Autopista Norte	\$ 800.000
	Costos Financieros	\$ 198.225
Total		\$1.198.225 \$ 1.447.737
		\$2.645.962

Fuente: elaboración propia con base en información de IDU, Transmilenio S.A., SDM y MHCP

Sin embargo y ante los resultados del presupuesto del proyecto Metro, entregados la semana pasada, la viabilidad de su ejecución requiere de la evaluación por parte de las entidades de la Nación y el Distrito de todos los proyectos incluyendo el metro.

En lo que respecta al Tren de Cercanías y de acuerdo a información proporcionada por la EFR S.A.S (Empresa Férrea Regional), el Metro Ligero Regional Urbano (antes tren de cercanías), es un proyecto a desarrollar por fases y bajo la figura de APP. A continuación se describe el estado actual del proyecto:

a. Primera Fase: corredor férreo de occidente que inicia en la Estación de la Sabana en la ciudad de Bogotá y finaliza en el municipio de Facatativá.
b. Segunda Fase: Corredor férreo del Sur, que va desde la Estación de la Sabana en la ciudad de Bogotá y finaliza en el municipio de Soacha.

Para estas dos fases fueron presentadas el día 30 de mayo de 2013 propuestas de APP de iniciativa privada a Transmilenio S.A., Agencia Nacional de Infraestructura y Empresa Férrea Regional S.A.S. Actualmente estas tres entidades se encuentran evaluando los estudios de factibilidad que fueron entregados el 30 de mayo de 2014. Según la ley 1508 de 2012 que reglamenta las Asociaciones Público Privadas, las entidades tienen un plazo de 6 meses para evaluar la factibilidad y la posibilidad de solicitar estudios adicionales o precisiones al proyecto, prorrogando el plazo hasta 3 meses más.

c. Tercera Fase: Corredor Férreo del Norte, que va desde el sector conocido como KM 5, en la ciudad de Bogotá hasta el municipio de Nemocón. El 29 de julio de 2013 fue presentada una propuesta de APP de iniciativa privada a Transmilenio S.A., Agencia

Av. El Dorado CAN, entre carreras 57 y 59, Bogotá, Colombia, Teléfonos: (57+1) 3240800 Fax (57+1) 4287054
http://www.minttransporte.gov.co - E-mail: minttrans@minttransporte.gov.co - quejasreclamaciones@minttransporte.gov.co
Atención al Ciudadano: Sede Central Lunes a Viernes de 8:30 a.m. - 4:30 p.m., línea Gratuita Nacional 18000112042
Código Postal 111321

PROSPERIDAD PARA TODOS

NT.899.999.055-4

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20141050380691
17-10-2014

Nacional de Infraestructura y Empresa Férrea Regional S.A.S. por la promesa de sociedad futura Sociedad Futura de Centro Andino - SOFCA. Esta propuesta se encuentra en etapa de Pre-factibilidad, pendiente que el Distrito decida sobre APP que le fue presentado y que se sobrepone en gran parte del corredor.

d. Cuarta Fase: Corredor Nordeste, que va desde La Caro hasta Gachancipé. Para esta fase aún no se han presentado propuestas de APP.

En este proyecto el gobierno Nacional cumple dos papeles principalmente: El primero es el de evaluador a través de la Agencia Nacional de Infraestructura, ya que esta propuesta de APP fue presentada tanto a la ANI, como a Transmilenio y Empresa Férrea Regional S.A.S.; el segundo el papel de financiador, ya que tratándose de un SITM de importancia estratégica, el gobierno financiará hasta el 70% del aporte público del proyecto. Estos recursos se encuentran en el espacio fiscal de la nación como lo dice el CONPES 3677 de 2010.

3. *¿Qué estudios se han hecho sobre mecanismos de financiación de proyectos de infraestructura vial como la plusvalía por obra pública, la captura de rentas resultado del aumento de la edificabilidad y/o cambios de uso del suelo en el corredor del metro?*

Respuesta:

El Ministerio de Transporte en orden de sus competencias no ha realizado estudios de los mecanismos indicados en la pregunta, y como se indicó en los puntos anteriores es responsabilidad de la administración distrital realizarlos en virtud de los resultados de la ingeniería básica que terminaron y establecer las condiciones para su captura y estimación de los recursos esperados, sin embargo es importante resaltar que estos procesos no son inmediatos y para su maduración y recaudo requieren de varios años.

Dada la experiencia y viabilidad de la contribución por valorización en Colombia, y el marco legal existente para su cobro (Ley 388 de 1997), otra alternativa de financiación sería utilizar esta herramienta para financiar proyectos de movilidad sostenible —una decisión eminentemente local.

Por otra parte en la revisión de la política de transporte y movilidad hemos estado estudiando el impuesto específico que hoy aplican en Francia que tiene como base impositiva las entidades públicas y privados instalados dentro del perímetro de competencia de las ciudades, distritos o áreas metropolitanas, y se impondría una alícuota aplicada a la renta declarada o a la masa salarial de las mismas, para empresas de 10 o más empleados basados en que la movilidad urbana sostenible mejorada beneficia la competitividad de las empresas que se asientan dentro del perímetro de las ciudades, distritos o áreas metropolitanas. El impuesto es de carácter local, pero recaudable la entidad encargada de los impuestos nacionales.

Av. El Dorado CAN, entre carreras 57 y 59, Bogotá, Colombia, Teléfonos: (57+1) 3240800 Fax (57+1) 4287054
http://www.minttransporte.gov.co - E-mail: minttrans@minttransporte.gov.co - quejasreclamaciones@minttransporte.gov.co
Atención al Ciudadano: Sede Central Lunes a Viernes de 8:30 a.m. - 4:30 p.m., línea Gratuita Nacional 18000112042
Código Postal 111321

PROSPERIDAD PARA TODOS

NT.899.999.055-4

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20141050380691
17-10-2014

El impuesto se ha utilizado para cubrir costos de inversión y funcionamiento de las redes de transporte público dentro del perímetro de estas áreas, y cualquier otra actividad, proyecto e iniciativa que que faciliten la movilidad urbana sostenible en las ciudades. Es decir, que sería una fuente para el financiamiento de proyectos e iniciativas formulados por las Autoridades de Transporte. Los ingresos de este recurso también, bajo decisión y control de los órganos legislativos locales podría servir para el financiamiento del funcionamiento de las entidades encargadas de la planeación, control y seguimiento de la operación.

Otras alternativas serían las siguientes:

- **Cobro de estacionamiento**

El estacionamiento por ser herramienta de regulación de los flujos vehiculares, como se describe en el Programa de Estacionamiento, deberá ser cobrado a medida que se desarrollan las ciudades.

El producto del cobro del estacionamiento debe ir a financiar los proyectos de movilidad urbana sostenible. Si la autoridad, decide tercerizar la gestión y recaudo del producto del estacionamiento pago, este deberá ser retribuido por un cobro de administración y de ninguna manera deberá retener el producto del cobro.

- **Cobros por congestión**

Las Autoridades de Transporte está facultadas para cobrar cargos por congestión a usuarios de vehículos particulares por medio de un decreto que el Ministerio de Transporte, expidió el año pasado. El producto de estos cobros deberá ser utilizado para el financiamiento de proyectos de movilidad urbana sostenible.

El Distrito ya realizó los estudios para establecer los cobros por congestión en la ciudad, sin embargo este ha sido rechazado en dos ocasiones por el Concejo de la ciudad.

4. *¿Para poder financiar el proyecto de metro de Bogotá deberá modificarse la Ley 310 de 1996?*

Respuesta:

En este momento no es posible determinar si esta requiere de una modificación y es posible que si se necesita, sin embargo para que esto se de requerimos tener los resultados de la estructuración técnica, financiera y legal del proyecto, y los documentos solicitados en el

Av. El Dorado CAN, entre carreras 57 y 59, Bogotá, Colombia, Teléfonos: (57+1) 3240800 Fax (57+1) 4287054
http://www.minttransporte.gov.co - E-mail: minttrans@minttransporte.gov.co - quejasreclamaciones@minttransporte.gov.co
Atención al Ciudadano: Sede Central Lunes a Viernes de 8:30 a.m. - 4:30 p.m., línea Gratuita Nacional 18000112042
Código Postal 111321

 **PROSPERIDAD PARA TODOS**
NIT 899.999.055-4

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20141050380491

 17-10-2014

CONPES 3667 de 2010.

5. *¿Cuál es la demanda estimada de pasajeros para el proyecto de metro de Bogotá y qué impacto tendría en la demanda de transporte de Bogotá?*

Respuesta:

Esta respuesta debe ser entregada por el Alcalde del Distrito, en las condiciones establecidas en el CONPES 3667 de 2010.

6. *¿El proyecto de metro de Bogotá se realizará a través de obra pública o a través de mecanismos de asociación público privada? ¿En el evento de que se realice a través de asociación público privada, se tiene determinado el porcentaje de financiación pública y el porcentaje de financiación privada? ¿Ya se encuentra elaborado el estudio de comparador público privado? ¿Cuáles indicadores de prestación de servicios y estándares de calidad se tendrán en cuenta para efectos de la retribución del contratista privado?*

Respuesta:

Como se indicó anteriormente el Distrito no cuenta aún con la estructuración técnica financiera y legal del proyecto, que incluya la evaluación de alternativas para determinar el esquema para la construcción y operación del proyecto, y por lo tanto no podemos dar respuesta al mismo.

Cordialmente,


NATALIA ABELLO VIVES
Ministra de Transporte

Proyecto: José Félix Gómez P.
Elaboró: José Félix Gómez P.
Revisó: Martha Rocio Caidas Niño - Elizabeth Pinto H.
Fecha de elaboración: 17/10/2014
Número de radicado que responde: 20143210596512
Tipo de respuesta: Total (X) Parcial ()

Av. El Dorado CAN, entre carreras 57 y 59, Bogotá, Colombia, Teléfonos: (57+1) 3240800 Fax: (57+1) 4287054
http://www.minttransporte.gov.co - E-mail: minttransporte@minttransporte.gov.co - quejasreclamaciones@minttransporte.gov.co
Atención al Ciudadano: Sede Central Lunes a Viernes de 8:30 a.m. - 4:30 p.m., línea gratuita Nacional 18000112042
Código Postal 111321

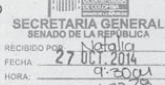
 **DNP** Departamento Nacional de Planeación

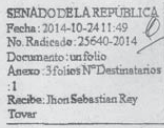
Bogotá D.C., lunes, 20 de octubre de 2014

DG

 Al responder cite este Nro. 20143100957831

Doctor
GREGORIO ELIJAH PACHECO
Secretario General
H. Senado de la República
Edificio Nuevo del Congreso
Carrera 7 No. 8 - 68
Ciudad

 RECIBIDO POR: *Natalia*
FECHA: 27 OCT 2014
HORA: 4:50 PM
37-20

 Fecha: 2014-10-24 11:49
No. Radicado: 25640-2014
Documento: un folio
Anexo: 3 folios N° Destinatarios: 1
Recibe: Jhon Sebastian Ray
Tovar

Respetado doctor:

En atención al cuestionario contenido en la Proposición 105 de 2014, presentada por el H.S Carlos Fernando Gallán Pachón, relacionada con la construcción del metro para Bogotá, de manera atenta, este Departamento en los asuntos de su competencia, observa:

"1. ¿Participó la Nación, a través del Departamento Nacional de Planeación, en la contratación de los estudios de ingeniería de detalle que fueron dados a conocer recientemente para el proyecto metro de Bogotá?"

El Instituto de Desarrollo Urbano - IDU - contrató directamente los estudios de ingeniería básica avanzada de la Primera Línea del Metro de Bogotá - PLMB, con recursos del crédito 7509-CO suscrito entre el Distrito y el Banco Mundial. De esta manera, se informa que el Departamento Nacional de Planeación - DNP, no participó en la contratación de los estudios de ingeniería para la construcción del metro.

"2. ¿Cuántos recursos tiene presupuestados la Nación para proyectos de transporte masivo en Bogotá para los próximos 5, 10, 15 y 20 años?"

El Documento CONPES 3093 de 2000 "Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros de Bogotá - Seguimiento", realizó el seguimiento de las acciones para el desarrollo del Sistema de Transporte Masivo de Pasajeros de Bogotá y asignó recursos para la financiación de la infraestructura troncal. Dichos recursos fueron comprometidos mediante convenio de cofinanciación (otrosí No. 2) suscrito entre la Nación y el Distrito, y con los mismos se ha atendido el servicio de la deuda de las fases del Sistema ya construidas. A la fecha, queda pendiente por girar los recursos de las vigencias 2014, 2015 y 2016, que ascienden a \$692 mil millones de 2013.

Por su parte, el Documento CONPES 3677 de 2010 "Movilidad Integral para la Región Capital Bogotá - Cundinamarca" establece para los proyectos de movilidad del Distrito una bolsa de recursos de la Nación correspondiente a \$300 mil millones por año para las vigencias de 2016 a 2032, ascendiendo a un total de \$5.4 billones de pesos de 2013.

Calle 26 # 13 - 19 Bogotá, D.C., Colombia PBX 381 5000 www.dnp.gov.co

Página 1 de 5

 **DNP** Departamento Nacional de Planeación

"3. ¿Cuántos recursos puede aportar la Nación si se tiene en cuenta que la primera línea del metro, de acuerdo con la información conocida por la opinión pública, puede costar 15 billones?"

Los recursos con los que actualmente cuenta la Nación para financiar los proyectos de movilidad del Distrito corresponden a lo señalado en la respuesta No. 2.

"4. ¿Si realizar el proyecto metro tiene un costo de 15 billones de pesos, significaría que la Nación no podría aportar recursos para ningún otro proyecto de transporte en Bogotá o en el resto del país?"

El marco de gasto de mediano plazo de los Sistemas de Transporte considera recursos por aproximadamente \$700 mil millones de pesos por vigencia. Para los proyectos de Bogotá, se proyecta un monto anual de aproximadamente \$300 mil millones de pesos, y los recursos restantes se encuentran distribuidos entre los otros sistemas de transporte masivo y estratégico.

En tal sentido, se precisa que los recursos para los proyectos se encuentran definidos en el marco de gasto, y corresponde a las entidades territoriales priorizar los proyectos de movilidad que financiarán con los mismos.

"5. ¿Qué fuentes de financiación se tienen contempladas para la realización del proyecto metro de Bogotá, aparte de los aportes de la Nación y del Distrito vía endeudamiento?"

Con posterioridad a la terminación del contrato de ingeniería básica avanzada en diciembre de 2014, debe desarrollarse la estructuración técnica, legal y financiera, dentro de la cual, se analizarán detalladamente las posibles fuentes de financiación complementarias, así como los mecanismos para implementarlas.

No obstante lo anterior, y a fin de atender adecuadamente su requerimiento, de conformidad con lo establecido en el artículo 21 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo - Ley 1437 de 2011, se remite el presente interrogante al Ministerio de Hacienda y Crédito Público y a la Secretaría de Hacienda Distrital.

"6. ¿Por qué ha variado tanto el monto estimado del costo del proyecto de metro de Bogotá pasando en menos de 6 años de un costo aproximado de 3.8 billones de pesos a 15 billones de pesos? ¿Qué explica esos cambios?"

Teniendo en cuenta que los contratos de consultoría que han valorado el costo de la PLMB han sido contratados por la Secretaría Distrital de Movilidad y el Instituto de Desarrollo Urbano, de manera anota se informa que de conformidad con lo establecido en el artículo 21 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo - Ley 1437 de 2011, el presente interrogante fue trasladado por competencia a la Alcaldía de Bogotá D.C.

Calle 26 # 13 - 19 Bogotá, D.C., Colombia PBX 381 5000 www.dnp.gov.co

Página 2 de 5

 **DNP** Departamento Nacional de Planeación

"7. ¿Qué estudios se han hecho sobre mecanismos de financiación de proyectos de infraestructura vial como la plusvalía por obra pública, la captura de rentas resultado del aumento de la edificabilidad y/o cambios de uso del suelo en el corredor del metro?"

Este Departamento no ha realizado estudios como los que señala la pregunta. En ese sentido, y a fin de atender su requerimiento, de conformidad con lo establecido en el artículo 21 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo - Ley 1437 de 2011, se remite por razones de competencia a la Alcaldía de Bogotá D.C.

"8. ¿Teniendo en cuenta las limitaciones presupuestales para financiar el proyecto de metro de Bogotá, cuáles criterios de priorización se tienen en cuenta para efectos de determinar los proyectos de transporte para Bogotá que sean cofinanciados por la Nación?"

Es pertinente señalar, que la priorización de los proyectos de movilidad es competencia del Distrito; no obstante lo anterior, es interés del Gobierno Nacional que la selección de los proyectos a financiar obedezca a un criterio de maximizar beneficios optimizando inversiones, y en ese sentido, previo a acceder a los recursos previstos en el CONPES 3677 de 2010, el Distrito debe presentar un análisis en el que justifique la necesidad de implementación del proyecto, incluyendo un análisis de costo de oportunidad de las inversiones.

"9. ¿Cuál es la demanda estimada de pasajeros para el proyecto de metro de Bogotá y qué impacto tendría en la demanda de transporte de Bogotá?"

Teniendo en cuenta que los contratos de consultoría que han realizado las estimaciones de demanda para los proyectos de movilidad del Distrito, han sido contratados por la Secretaría Distrital de Movilidad y el Instituto de Desarrollo Urbano, de conformidad con lo establecido en el artículo 21 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo - Ley 1437 de 2011, se remite por razones de competencia a la Alcaldía de Bogotá D.C.

"10. ¿El proyecto de metro de Bogotá se realizará a través de obra pública o a través de mecanismo de asociación público privada? ¿En el evento de que se realice a través de asociación público privada, se tiene determinado el porcentaje de financiación pública y el porcentaje de financiación privada? ¿Ya se encuentra elaborado el estudio de comparador público privado? ¿Cuáles indicadores de prestación de servicios y estándares de calidad se tendrán en cuenta para efectos de la retribución del contratista privado?"

Como se mencionó en la respuesta No. 5, la estructuración técnica, legal y financiera deberá analizar detalladamente las posibles fuentes de financiación complementarias, así como definir los mecanismos para implementarlas; de igual manera, deberá evaluar y definir la estrategia para la ejecución del proyecto, basada en la mejor combinación de mecanismos de intervención y financiación que optimicen las inversiones y maximicen los beneficios resultantes.

En ese contexto, se precisa que aún no se ha establecido cuál va a ser el esquema de contratación óptimo para el proyecto Metro de Bogotá; esta definición solo podrá hacerse una vez se hayan

Calle 26 # 13 - 19 Bogotá, D.C., Colombia PBX 381 5000 www.dnp.gov.co

Página 3 de 5

DNP Departamento Nacional de Planeación

realizado los análisis financieros y legales que permitan tener toda la información necesaria para tomar la decisión más conveniente para la ejecución del Proyecto. En el evento en que de estos análisis se infiera que la mejor opción de contratación sea mediante de una Asociación Público Privada – APP, solo se podrán conocer los porcentajes de financiación pública y privada una vez se haya estructurado en su totalidad el proyecto.

Así mismo, es pertinente señalar que el Comparador Público Privado es un subproducto de la estructuración financiera del proyecto, que sólo se desarrolla si se define que la mejor alternativa de contratación es la APP. De igual forma, los indicadores de servicio y estándares de calidad serían producto de la estructuración técnica del proyecto si el camino escogido es el de la APP, los cuales serían realizados con consultores especializados para tal fin. Estos subproductos dependerán del alcance de los servicios que se provean a través de esquemas APP, y éstos deberán estructurarse de manera independiente para cumplir con lo contenido en la regulación sobre la materia (Ley 1508 de 2012).

No obstante lo anterior, y teniendo en cuenta que actualmente el IDU es la entidad que tiene a su cargo el desarrollo de los estudios de la PLMB, de conformidad con lo establecido en el artículo 21 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo – Ley 1437 de 2011, se remite por razones de competencia a la Alcaldía de Bogotá D.C.

Preguntas 11 y 12:

"11. ¿En los estudios de ingeniería de detalle recientemente anunciados, cuáles criterios fueron tenidos en cuenta para efectos de determinar que la primera línea del metro debe ser subterránea? Teniendo en cuenta el incremento de costos que genera la construcción de un metro subterráneo, se ha evaluado la posibilidad de que la líneas futuras del metro puedan tener tramos elevados o a nivel?"

"12. ¿Cuáles son los costos y beneficios de adoptar un modelo de metro subterráneo, elevado o a nivel?"

Ese tipo de valoración varía en función de las condiciones del territorio en el cual se implanta el Proyecto, y debe incluir variables como condiciones del suelo de soporte de la estructura, disponibilidad de espacio para la línea, gestión predial requerida, armonización urbanística y proyección del modelo de conformación del territorio, entre otras. En ese sentido, no es procedente estandarizar los costos y beneficios por tipo de infraestructura de un proyecto de este tipo, dado que las condiciones de los territorios son por lo general diferentes.

No obstante lo anterior, y teniendo en cuenta que actualmente el IDU es la entidad que tiene a su cargo el desarrollo de los estudios de la PLMB, de conformidad con lo establecido en el artículo 21 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo – Ley 1437 de 2011, se remite por razones de competencia a la Alcaldía de Bogotá D.C.

"7. (Cuestionario MHCP) ¿Cuántos recursos recibe en total Bogotá de la Nación, cada año, incluyendo todos los rubros?"

Calle 26 # 13 – 19 Bogotá, D.C., Colombia PBX 381 5000 www.dnp.gov.co

Página 4 de 5

DNP Departamento Nacional de Planeación

De conformidad con lo establecido en el Decreto 1832 de 2012¹, el DNP tiene dentro de sus propósitos fundamentales la coordinación y diseño de políticas públicas y del presupuesto de los recursos de inversión, la articulación entre la planeación de las entidades del gobierno nacional y los demás niveles de gobierno; la preparación, el seguimiento de la ejecución y la evaluación de resultados de las políticas, planes, programas y proyectos del sector público, así como realizar en forma permanente el seguimiento de la economía nacional e internacional y proponer los estudios, planes, programas, y proyectos para avanzar en el desarrollo económico, social, institucional y ambiental, y promover la convergencia regional del país.

En el marco de las competencias señaladas, en la siguiente tabla se relaciona para las vigencias 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 y 2015, los recursos regionalizados del presupuesto de inversión del Presupuesto General de la Nación – PGN, para Bogotá D.C.

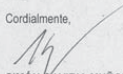
**RECURSOS REGIONALIZADOS DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN
MUNICIPIO BOGOTÁ D.C. 2010-2015**

Cifras en millones de pesos Corrientes						
Fuente	2010	2011	2012	2013	2014	2015
PGN	1.499.030	1.846.969	2.288.539	3.016.467	4.171.423	4.751.618

Nota: El ejercicio de Regionalización del Proyecto de Presupuesto de Inversión para cada vigencia fue realizado por cada una de las entidades que hacen parte del Presupuesto General de la Nación en virtud de lo establecido en el artículo 22 del Decreto 2844 de 2010.

Finalmente, se reitera el compromiso de este Departamento en proporcionar toda la información requerida para el ejercicio del control político que le corresponde realizar al H. Congreso de la República.

Cordialmente,


SIMÓN GAVIRIA MUÑOZ
Director General

Anexo: Lo enunciado en tres (3) folios.

Preparó: Damián Zamirnovich, Director de Infraestructura y Energía Sostenible.
Freddy Wilson Olaya, Subdirector de Inversiones para el Desarrollo Social de la Administración General del Estado.
Revisó: Jenny Fabiola Páez Vargas, Jefe Oficina Asesora Jurídica.

¹ Por el cual se modifica la estructura del Departamento Nacional de Planeación

Calle 26 # 13 – 19 Bogotá, D.C., Colombia PBX 381 5000 www.dnp.gov.co

Página 5 de 5

DNP Departamento Nacional de Planeación

Bogotá D.C., viernes, 17 de octubre de 2014

TU

Doctor
Ricardo Bonilla González
Secretario de Hacienda
Secretaría de Hacienda Distrital
Carrera 30 N° 25-90 Código Postal 111311
Bogotá D.C.

Asunto: Traslado de pregunta de la proposición 105 del Senado de la República.

Apreciado Secretario,

En atención a la comunicación remitida por la Secretaría General del Senado de la República fechada el 15 de octubre de 2014, donde se solicita información sobre los proyectos relacionados con la movilidad de Bogotá y en especial con la primera Línea del Metro, se da traslado a la pregunta 5 de la proposición 105 del cuestionario del Departamento Nacional de Planeación de la cual se adjunta copia, en virtud de lo establecido en el artículo 21 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, y se remite por razones de competencia dicho requerimiento.

Agradeciendo su atención, reciba un cordial saludo.


LUIS FELIPE LOTA
Coordinador de Movilidad y Transporte Urbano

Copia: 1. Doctor José Alejandro Herrera Lozano, Subsecretario de Hacienda, Carrera 30 N° 25-90, Bogotá D.C.

Preparó: Leonardo Vázquez Samacá
Revisó: Luis Felipe Lota

Calle 26 # 13 – 19 Código Postal 110311 Bogotá, D.C., Colombia PBX 381 5000 0 www.dnp.gov.co

DNP Departamento Nacional de Planeación

Bogotá D.C., viernes, 17 de octubre de 2014

TU

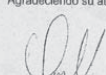
Señor
GUSTAVO PETRO URREGO
Alcalde Mayor
Alcaldía Distrital de Bogotá D.C.
Carrera 8 No. 10 – 65 Código postal 111711
Ciudad

Asunto: Traslado de preguntas de la proposición 105 del Senado de la República.

Apreciado Señor Alcalde,

En atención a la comunicación remitida por la Secretaría General del Senado de la República fechada el 15 de octubre de 2014, donde se solicita información sobre los proyectos relacionados con la movilidad de Bogotá y en especial con la primera Línea del Metro, se da traslado a las preguntas 6, 7, 9, 10, 11 y 12 de la proposición 105 del cuestionario del Departamento Nacional de Planeación de las cuales se adjunta copia, en virtud de lo establecido en el artículo 21 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, y se remite por razones de competencia dicho requerimiento.

Agradeciendo su atención, reciba un cordial saludo.


LUIS FELIPE LOTA
Coordinador de Movilidad y Transporte Urbano

Copia: 1. Doctor William Fernando Camargo Triana, Director Instituto de Desarrollo Urbano, Calle 22 No. 6 – 27, Bogotá D.C.
2. Doctora María Constanza García, Secretaria Distrital de Movilidad, Calle 13 No. 37 – 35, Bogotá D.C.

Preparó: Leonardo Vázquez Samacá
Revisó: Luis Felipe Lota

Calle 26 # 13 – 19 Código Postal 110311 Bogotá, D.C., Colombia PBX 381 5000 0 www.dnp.gov.co

DNP Departamento Nacional de Planeación

Bogotá D.C., viernes, 17 de octubre de 2014

TU

Al responder cite este Nro. 20149640943001

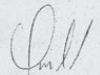
Doctora
Carolina Soto Losada
Viceministra General
Ministerio de Hacienda
Carrera 8 No. 6C 38 Código Postal 111711
Bogotá D.C.

Asunto: Traslado de pregunta de la proposición 105 del Senado de la República.

Apreciada Viceministra,

En atención a la comunicación remitida por la Secretaría General del Senado de la República fechada el 15 de octubre de 2014, donde se solicita información sobre los proyectos relacionados con la movilidad de Bogotá y en especial con la primera Línea del Metro se da traslado a la pregunta 5 de la proposición 105 del cuestionario del Departamento Nacional de Planeación de la cual se adjunta copia, en virtud de lo establecido en el artículo 21 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, y se remite por razones de competencia dicho requerimiento.

Agradeciendo su atención, reciba un cordial saludo.


LUIS FELIPE LOTA
Coordinador de Movilidad y Transporte Urbano

Preparó: Leonardo Vázquez Sarmiento
Revisó: Luis Felipe Lota

Calle 26 # 13 - 19 Código Postal 110311 Bogotá, D.C., Colombia PBX 381 5000 0 www.dnp.gov.co

SECRETARIA GENERAL
SENADO DE LA REPUBLICA

RECIBIDO POR: 21 OCT 2014

FECHA: 21 OCT 2014

HORA: 4:00pm

ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

Continuación oficio SDM-141631-2014

SDM-141631-2014

21 OCT 2014

250 63

Bogotá D.C.,

Doctor
GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General
Senado de la República
Edificio Capitolio Nacional - Primer Piso
Ciudad

Asunto: Proposición 105 de 2014, Primera Línea de Metro de Bogotá, SDM 142233 de 2014.

Respetado Doctor Eljach:

De manera atenta le informo que el Señor Alcalde Mayor solicitó a la Secretaría Distrital de Movilidad dar respuesta al cuestionario dirigido a él, formulado por el Honorable Senador Carlos Fernando Galán Pachón, por versar sobre temas propios del Sector Movilidad. En este sentido, y de acuerdo con la información suministrada por el Instituto de Desarrollo Urbano y las Secretarías Distritales de Planeación y Hacienda, sobre los temas relacionados con el proyecto Metro, esta Entidad da respuesta al mencionado cuestionario en los siguientes términos:

1. ¿Cómo se integrará o articulará el proyecto de metro de Bogotá en el actual sistema de transporte masivo de esta ciudad? ¿Cuál será el eje principal o articulador del sistema de transporte masivo de Bogotá?

El Plan Maestro de Movilidad¹ está concebido por periodos a corto, mediano y largo plazo de ejecución, así como los programas, proyectos y metas a través de los cuales se pretende concretar los objetivos que permitan alcanzar una movilidad segura, equitativa, inteligente, articulada y respetuosa del medio ambiente, financiera y económicamente sostenible para Bogotá.

Dicho plan establece: "Priorizar los subsistemas de transporte más sostenibles, como el transporte público o el transporte no motorizado (peatonal o bicicleta)", basado en las siguientes políticas:

Movilidad competitiva: La movilidad debe regirse por la efectividad en el uso de sus componentes para garantizar la circulación de las personas y de los bienes bajo criterios de logística integral.

La prioridad del peatón: El peatón debe tener el primer nivel de prevalencia dentro del sistema de movilidad.

Transporte público eje estructurador: El transporte público y todos sus componentes constituyen el eje estructurador del sistema.

Racionalización del vehículo particular: El uso del vehículo particular debe racionalizarse teniendo en cuenta la ocupación vehicular y la demanda de viajes.

¹ Decreto 309 de 2009

AC 13 No. 37 - 35
Tel: 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co

BOGOTÁ

ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

Continuación oficio SDM-141631-2014

Movilidad socialmente responsable: Los efectos negativos relacionados con la movilidad son costos sociales que deben ser asumidos por el actor causante².

En Coherencia con lo anterior, el Acuerdo 489 del 12 de junio de 2012 "Plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas para Bogotá D.C. 2012-2016 - Bogotá Humana", en su Artículo 28. Programa de Movilidad Humana indica:

"Movilidad humana dará prioridad en el siguiente orden: a las y los peatones, las y los ciclistas, al transporte masivo sobre el vehículo particular y a la introducción de la energía eléctrica en el transporte masivo, con el fin de reducir emisiones y de esta manera contribuir a mitigar el cambio climático y a disminuir las causas de las enfermedades respiratorias que afectan especialmente a las niñas, los niños y adultos mayores. Esta prioridad además ayudará a disminuir los niveles de accidentalidad."

"Mejorar las condiciones de la movilidad de las ciudadanas y ciudadanos mediante un sistema de transporte público masivo con equidad, calidad, más limpio, y seguro. El sistema integrado de transporte será intermodal, es decir, incluye todas las formas, integra lo urbano, rural y regional; con las redes de ciclorutas, las actuales y nuevas troncales del componente flexible, la red férrea, los cables aéreos; complementado con la promoción de medios más sostenibles como caminar o desplazarse en bicicleta" Dentro de los proyectos estratégicos de transporte se encuentran:

- ✓ Componente férreo – metro pesado, metro ligero, tren de cercanías
- ✓ Componente troncales y rutas alimentadoras – BRT.
- ✓ Componente zonal – rutas urbanas
- ✓ Cables – Ciudad Bolívar y San Cristóbal

El Plan de Desarrollo incluye como proyectos prioritarios la "Construcción e integración de la red férrea como eje estructurador del sistema de transporte público" de la Ciudad y la Región.

De acuerdo con lo establecido en el Plan Maestro de Movilidad en su capítulo V, la integración podrá darse bajo cualquiera o varias de las siguientes modalidades: a) Integración operativa b) Integración física c) Integración virtual d) Integración del medio de pago y e) Integración tarifaria.

De la misma manera se definen las fases de implementación del SITP en cuatro fases: i) Preparación para la implementación del SITP, ii) Implantación gradual de la operación, iii) Operación Integrada del SITP, iv) Integración con los modos férreos. Ver Figura 1.

BOGOTÁ HUMANA

AC 13 No. 37 - 35
Tel: 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Info: Línea 195

ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

Continuación oficio SDM-141631-2014

Figura 1. Fases implementación SITP.



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad

De acuerdo con lo dispuesto en el Plan Maestro de Movilidad, para la consolidación del Sistema Integrado de Transporte Público, se debe buscar la integración con otros subsistemas de transporte como el masivo férreo (metro, tranvía y tren de cercanías), modos no motorizados, el transporte público intermunicipal y el Transporte Público Individual para brindar un transporte integrado, eficiente, sostenible, con tarifas integradas que correspondan a la capacidad de pago de los usuarios.

Finalmente se informa que de acuerdo con lo establecido en el Decreto 309 de 2009² Artículo 2° Eje Estructurante. Se indica "De conformidad con lo establecido en el Plan Maestro de Movilidad, el SITP es el eje estructurante del sistema de movilidad en Bogotá. En consecuencia, para todos los efectos se considerará prioritario para la ciudad su desarrollo, expansión e implantación. Dicha prioridad será criterio esencial para la adopción de las decisiones asociadas a la definición, desarrollo e implementación de políticas de transporte e infraestructura vial de la ciudad."

2. ¿Existe un plan para integrar o articular los distintos sistemas de transporte o de movilidad de Bogotá, como el Sistema Integrado de Transporte Público, el Transmilenio, o los Metrocables, con el metro?

De acuerdo con lo establecido en el Decreto 309 de 2009 Artículo 19: Gradualidad en la implementación del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO, se indica "De conformidad con lo establecido en el Plan Maestro de Movilidad, el SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO se desarrollará en etapas o fases, con el fin de prestar un adecuado servicio al usuario. Para ello se han definido las siguientes fases". Las fases corresponden a: i) Preparación para la implementación del SITP, ii) Implantación gradual de la operación, iii) Operación Integrada del SITP, iv) Integración con los modos férreos.

El Decreto en su Artículo 19.4. Fase 4 SITP. Integración con los modos férreos, indica "Esta fase corresponde a la integración al sistema de los otros modos previstos en el Plan Maestro de Movilidad como integrantes del SITP, en particular el Metro y se concretará una vez inicie la operación de dicho modo férreo. En esta fase el sistema de transporte público masivo terrestre automotor se integrará tarifaria y operativamente con el Metro, como componente del SITP y con otros modos y sistemas como el Tren de Cercanías y el Transporte de Pasajeros por Carretera, bajo las condiciones que las autoridades de

² Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones

AC 13 No. 37 - 35
Tel: 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co

BOGOTÁ

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
CONTINUACIÓN OFICIO SDM-141631-2014

transporte y los agentes privados prestadores del servicio acuerden. Todo lo anterior se desarrollará en un marco de sostenibilidad financiera, de tal forma que se conserve el equilibrio económico de los componentes integrados y se beneficie al usuario del servicio de transporte.

En coherencia con lo anterior en el "Diseño conceptual de la Red de transporte masivo metro y diseño operacional, dimensionamiento legal y financiero de la Primera Línea del Metro en el marco del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP para la ciudad de Bogotá" el Consultor en su Producto 26 - Ajuste Operacional del SITP por la entrada de la Primera Línea de Metro

El documento propone la configuración de las rutas de transporte público para satisfacer las necesidades de demanda de transporte y la manera de organizar la conexión entre los servicios, para que los usuarios puedan realizar transferencias e intercambios intermodales, y propone un modelo conceptual del SITP, contemplando el metro, estableciendo la reestructuración de las rutas de transporte alrededor de la PLM describiendo los puntos de integración entre el metro y los demás modos de transporte

Finalmente se informa que Transmilenio S.A., se encuentra estructurando la "Contratación e implementación de la reingeniería de la operación del SITM y el SITP (Redefinición de los servicios)", con el propósito que el Sistema se ajuste a los cambios estructurales que se vienen dando, obligando a un proceso de reestructuración de los componentes técnico, operacional, legal y financiero para el SITP. Este contemplará una evaluación, análisis, reestructuración y validación de nuevos escenarios para el SITP, que incluyan los cambios tarifarios y la integración de la Fase IV del SITP, tal como lo describe el Decreto 309 de 2009.

3. ¿Para la elaboración de los estudios que fueron divulgados recientemente por la Alcaldía Mayor de Bogotá se tuvieron en cuenta los estudios conceptuales realizados durante el período anterior por el consorcio Sener?

La Administración Distrital decidió reimpulsar la tecnología ferroviaria para solucionar los problemas de movilidad de la ciudad, para lo cual, mediante Contrato de Consultoría No. BM-105 de 2008 de la Secretaría Distrital de Movilidad, adjudicó, a la Unión Temporal conformada por cinco empresas españolas: Sener, Transportes Metropolitanos de Barcelona (TMB), Advance Logística Group, Santander Investment y Garrigues Abogados, junto con una empresa colombiana: Incoplan S.A., el "Diseño conceptual de la Red de transporte masivo metro y diseño operacional, dimensionamiento legal y financiero de la Primera Línea del Metro en el marco del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP para la ciudad de Bogotá". El proceso incluyó el estudio, desarrollo y propuesta de un sistema de metro y la definición de la primera línea metro.

Los Estudios de Ingeniería Básica Avanzada, contratados por el IDU mediante contrato IDU-849-2013 cuyo objeto es "Diseño para la Primera Línea del Metro en el marco del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP - para la ciudad de Bogotá de Colombia" corresponde a la segunda etapa de estudios y diseños con lo cual se dio continuidad a las propuestas del diseño conceptual.

AC 13 No. 37 - 35
Tel: 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Info: Línea 195

BOGOTÁ HUMANA

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
CONTINUACIÓN OFICIO SDM-141631-2014

Como resultado del Comité de Seguimiento al CONPES No. 3677 de 2010³ realizado el 27 de octubre de 2011, se decidió examinar las posibles alternativas de modificación del trazado, en el centro y extensión hacia el occidente de la Ciudad, análisis realizado por la Secretaría Distrital de Movilidad, en función de la demanda de tráfico, y del cual se priorizaron las alternativas: i) Calle 1 y ii) Avenida Primero de Mayo, del tramo comprendido entre San Victorino y la Avenida 68 por Avenida Primero de Mayo.

4. ¿Cuáles son los cambios fundamentales contemplados en el estudio de ingeniería de detalle divulgados recientemente por la Alcaldía Mayor de Bogotá frente a los estudios conceptuales realizados por el consorcio Sener (trazado, metro subterráneo, a nivel o elevado, longitud, capacidad, etc.)?

Los cambios fundamentales que ha tenido la primera Línea del Metro de Bogotá en el desarrollo de los Estudios de Ingeniería Básica Avanzada en relación con el estudio conceptual realizado por la Unión Temporal SENER, ALG, GARRIGUES, SANTANDER, INCOPLAN, y TMB, se expresan en la siguiente tabla:

	Diseño conceptual año 2010	Diseño avanzado año 2014	Comentarios
Longitud total (km)	28,7	27,0	
No. Estaciones	28	27	
% Subterráneo	64%	100%	
Carga máxima año puesta en servicio	pphs 33.600	46.420	Año 2021
Carga máxima año horizonte	pphs 40.300	80.000	Año 2038 en Ingeniería Conceptual Año 2050 + Ramales en Ingeniería Básica Avanzada
Viajes año puesta en servicio	diarios 790.000	834.690	Año 2021
Viajes año horizonte	diarios 948.000	2.399.970	Año 2050 + Ramales
Capacidad trenes	1.400	2.000	6 PAS/M2
Ancho de trenes (m)	2,75	3,20	
Frecuencia operación (seg)	180	150	AÑO PUESTA EN SERVICIO
Frecuencia operación (seg)	-	90	AÑO HORIZONTE
Velocidad máxima (km/h)	90	100	
Velocidad comercial (km/h)	30	35	
Tiempo de ida-vuelta (min)	110	92	
Longitud trenes (m)	115-120	140-145	

³ Movilidad integral para la región capital Bogotá -Cundinamarca
⁴ Documento Primera Línea de Metro - Evaluaciones Preliminares de Demanda - Mayo 2012

AC 13 No. 37 - 35
Tel: 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co

BOGOTÁ HUMANA

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
CONTINUACIÓN OFICIO SDM-141631-2014

No. Trenes	40	47	AÑO PUESTA EN SERVICIO
Ubicación y patios y talleres	Predio Gibraltar	Predio Bosa 37	Cambio de ubicación por problemas medio ambientales y geotécnicos del predio Gibraltar

Fuente: Instituto de Desarrollo Urbano

5. ¿Los resultados de los estudios de ingeniería de detalle que fueron conocidos recientemente por la opinión pública contemplan varias líneas de metro o solo la primera? ¿Si contemplan varias, cuáles son?

Los resultados presentados en el encuentro: "Estación Metro, Ingeniería Básica Avanzada e Institucionalidad", realizado el 7 de octubre de 2014, corresponden a los obtenidos para el contrato IDU-849-2013 cuyo objeto es el "Diseño para la Primera Línea del Metro en el marco del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP - para la ciudad de Bogotá de Colombia"

Dentro de los escenarios analizados solo se contempló la Primera Línea Metro así como la oferta de transporte establecida en la tabla 1:

Tabla 1. Escenarios oferta de transporte público

Escenario	Descripción
2011	Año de calibración del modelo de asignación de transporte público.
2021	- SITP operando al 100% - Extensión Transmilenio municipio de Soacha - Troncal Transmilenio av. Boyacá - Troncal Transmilenio av. Carrera 68 - Primera línea del Metro (PLM) - Red Metro Ligero (RML): Carrera 7ª, HQS desde la Calle 170 hasta el 45 conectando a la Estación de la Sabana, Corredor Ferro del Sur, Corredor Ferro de Occidente (av. Call - Estación de la Sabana) - Tren de cercanías de occidente - Tren de Cercanía del Norte - Obras para la integración, Documento Conpes 3677 de 2010 de transporte masivo de Bogotá

Fuente: Primera Línea de Metro de Bogotá - Estimación de Demanda Sener Davies & Gleave 2014

AC 13 No. 37 - 35
Tel: 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Info: Línea 195

BOGOTÁ HUMANA

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
CONTINUACIÓN OFICIO SDM-141631-2014

6. ¿Qué fuentes de financiación se tienen contempladas para la realización del proyecto metro de Bogotá, aparte de los aportes de la Nación y del Distrito vía endeudamiento?

La estructuración de un macro-proyecto, como lo es la Primera Línea del Metro de Bogotá-PLMB, implica múltiples pasos en su estructuración y posterior ejecución. La Administración Distrital a través de la Secretaría Distrital de Movilidad y el IDU ha surtido la etapa de contar inicialmente con un diseño conceptual y recientemente se recibió en forma preliminar el diseño básico para la construcción.

Como es de conocimiento público el Distrito Capital viene avanzando desde el año 2009 conjuntamente con la Nación en la estructuración de una estrategia de financiación de bolsa de proyectos del Programa Integral de Movilidad de la Región Capital, donde uno de los proyectos líder es la PLMB. Es así como el 19 de julio de 2010 fue expedido el documento CONPES No. 3677, en el cual se fijan las políticas generales para la concurrencia en la financiación y estructuración del proyecto.

La Administración Distrital desde la aprobación del plan de desarrollo "Bogotá Humana", contempló la construcción de la PLMB y posteriormente mediante Acuerdo 527 de 2013 obtuvo la aprobación del Concejo de Bogotá de un cupo de endeudamiento, donde el 87% de los recursos están destinados al sector movilidad. Adicionalmente a los recursos del crédito y dependiendo del valor total de los proyectos, la Administración Distrital ha previsto que fuentes complementarias como el desarrollo de Asociaciones Público Privadas y la sobretasa a la gasolina, para tener los recursos correspondientes al 30% de su participación.

No obstante lo anterior, aun no se han finalizado las mesas de trabajo entre Bogotá D.C. (Secretaría de Movilidad, Instituto de Desarrollo Urbano, Transmilenio y Secretaría Distrital de Hacienda) y la Nación (Ministerio de Transporte, Ministerio de Hacienda y Crédito Público y Departamento Nacional de Planeación) para la estructuración de un nuevo documento CONPES para la Movilidad de la Región Capital Bogotá - Cundinamarca, en el cual se tendría el escenario definitivo de la financiación de los proyectos.

Sin embargo, y de acuerdo a lo informado por el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU, las fuentes adicionales que se están analizando son relacionadas con:

- Plusvalía asociada con la realización de la PLMB.
- Operaciones inmobiliarias:
 - Renovación Urbana
 - Actuaciones inmobiliarias en el corredor y las estaciones
 - Ubicación direccionada de los accesos
- Aplicación de mecanismos TIF (Tax increment financing) en el recaudo de predial adicional.
- Concesiones y publicidad

AC 13 No. 37 - 35
Tel: 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co

BOGOTÁ HUMANA


ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Continuación oficio SDM-141631-2014

7. ¿En qué etapa están los demás proyectos de transporte en Bogotá que la Nación podría cofinanciar a través de la Ley 310 de 1996, como otras fases de Transmilenio, el Tren de Cercanías, o Cables Aéreos, entre otros?

La Administración Distrital presenta avances importantes en la estructuración de los siguientes proyectos, los cuales se encuentran establecidos dentro de la bolsa de recursos a la que se refiere el documento CONPES 3677 de 2010, así:

- Primera Línea Metro de Bogotá (Portal Américas – Calle 127), 26,2 Km. Se finalizaron los estudios de Ingeniería Básica avanzada a cargo del Consorcio L1, conformado por las empresas Euroestudios SL, Idom Ingeniería y Consultoría S.A. y Cano Jiménez Estudios S.A., con terminación el 24 de septiembre de 2014. Actualmente se adelanta la revisión y aprobación de los productos por parte de la interventoría y el IDU así como los estudios del ramal técnico y el patio taller en el predio Bosa 37.
- Cable aéreo de Ciudad Bolívar (Tunal - Paraiso), 3,43 Km. Se adelantaron los estudios de factibilidad con la empresa Metro de Medellín, finalizados el mes de mayo de 2014. Actualmente se adelanta el proceso licitatorio y adquisición de predios.
- Cable aéreo de San Cristóbal (Portal 20 de Julio – Altamira), 2,83 Km. Se adelantan los estudios de factibilidad con la empresa Metro de Medellín, con finalización en octubre de 2014.
- Troncal Avenida Boyacá (Troncal), 35 Km. Se encuentra en etapa de estudios y diseños elaborados directamente por IDU.
- Ampliación Caracas (Molinos Portal Usme), 2,8 Km. Se encuentra en etapa de estudios y diseños elaborados directamente por IDU.
- Extensión Caracas (Portal Usme - Yomasa), 3,5 Km. Se encuentra en etapa de factibilidad elaborada por IDU.
- Troncal Américas (Puente Aranda - NQS), 3,5 Km. Se encuentra en etapa de estudios y diseños elaborados directamente por IDU.
- Troncal Avenida Villavicencio (Portal Tunal - NQS), 4,5 Km. Se encuentra en etapa de estudios y diseños elaborados directamente por IDU.
- Ampliación portal Tunal. Se encuentra en etapa de factibilidad elaborada por IDU.
- Ampliación estaciones Fase I y II. Se encuentra en etapa de estudios y diseños elaborados directamente por IDU.

8. ¿Teniendo en cuenta el presupuesto anual de la Alcaldía Mayor de Bogotá, qué porcentaje de dicho presupuesto se tiene previsto destinar anualmente para la ejecución del proyecto metro de Bogotá?

De acuerdo con la información suministrada por la Secretaría de Hacienda Distrital, en los últimos siete años las entidades del sector movilidad⁹ han invertido en conjunto un promedio de COP1,6 billones anuales en gastos asociados a las necesidades del sector tal y como se relaciona en el cuadro siguiente. La construcción de la PMLB requerirá

⁹ Secretaría Distrital de Movilidad, Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, Instituto de Desarrollo Urbano y Transmilenio S.A.

AC 13 No. 37 - 35
Tel: 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Info: Línea 195

Página 8 de 27
BOGOTÁ
HUC?ANA


ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Continuación oficio SDM-141631-2014

inversiones que implicarán una redistribución de las asignaciones presupuestales que tradicionalmente realiza dicho sector.

Sector Movilidad
Inversión ejecutada (inversión directa y transferencias para inversión)
2007-2013

Entidad	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Secretaría Distrital de Movilidad	67.931	105.681	119.710	219.283	140.860	155.897	179.519
IDU	560.803	367.294	755.548	441.406	437.237	530.032	432.581
UMV	67.944	43.695	93.466	130.680	124.977	50.867	226.183
Transmilenio	468.261	1.203.73	1.031.08	722.049	720.106	779.613	1.046.80
	4	8	8	8	9	9	2
Total	1.164.93	1.720.40	1.999.81	1.513.41	1.423.17	1.516.40	1.885.08
	8	5	1	8	9	9	5

Nota: Se incluyen recursos de inversión directa y transferencias de inversión. No se tienen en cuenta gastos en pasivos exigibles ni reservas presupuestales. Fuente: Predio, DOP – Secretaría de Hacienda Distrital

Las fuentes de financiación del sector movilidad en los últimos años han sido la sobretasa a la gasolina, sobretasa al ACPM, multas de tránsito y transporte, derechos de semafización, transferencias de la Administración Central con los recursos de libre destinación, recursos propios del sector (valorización, rentas contractuales, etc), cupo de endeudamiento y transferencias de la Nación. Estas fuentes continuarán siendo las que financien el sector en los próximos años, incluyendo las nuevas que creen los Acuerdos de la Ciudad y las Leyes de la República.

9. ¿Los estudios conceptuales o los de ingeniería de detalle para el proyecto de metro de Bogotá contemplan un estudio sobre la institucionalidad que se requiere para construir el proyecto metro y operarlo una vez terminada la construcción?

La Administración Distrital presentó en el mes de agosto de 2014 ante el Concejo de Bogotá, un modelo de gestión del transporte público el cual, después de un análisis minucioso de diferentes escenarios, se seleccionó por representar la alternativa que brinda mayores ventajas para la estructuración e implementación del modo ferroviario y de buses en el Distrito Capital.

Para lograr dicho objetivo, se elaboró un rediseño del sector movilidad que partió de un análisis situacional de las relaciones de las actuales entidades y sus roles, así como de su vocación para la construcción de alternativas concretas frente a las necesidades del Sistema Integrado de Transporte Público, así como de las prioridades establecidas en el Plan de Desarrollo Distrital.

El análisis del tema partió del estudio "Diseño conceptual de la red de transporte masivo metro y diseño operacional, dimensionamiento legal y financiero de la primera línea del metro en el marco del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP- para la ciudad de Bogotá" (2009). Sus análisis resultaron útiles para visionar la empresa ferroviaria distrital, en el panorama del Plan de Desarrollo actual.

AC 13 No. 37 - 35
Tel: 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co

Página 9 de 27
BOGOTÁ


ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Continuación oficio SDM-141631-2014

El estudio de diseño conceptual presentó las siguientes conclusiones sobre las características de los modelos institucionales de redes de metro en el producto 24: "Formulación del Esquema Institucional requerido durante cada una de las Etapas de Desarrollo de la Red de Metro Integrada: Titularidad, Construcción, Operación y Mantenimiento," en donde se detalla lo siguiente:

"...cabe extraer las siguientes conclusiones en relación con la titularidad, construcción, operación y mantenimiento de los sistemas de metro, así como con la integración con otros modos de transporte, aspectos sobre los que se formulará la propuesta institucional para la PLM:

3. La mayor parte de los titulares de las redes de metro –entendiendo que son titulares quienes administran la infraestructura mediante su construcción, renovación, etc.- son las propias operadoras (Santiago de Chile, Sao Paulo, París y Londres –este último con el matiz de que comparte esta función con la autoridad del transporte-). La mayoría de estas operadoras no son gestoras del transporte público mediante autobús (Santiago de Chile, Sao Paulo y Londres).

En los casos restantes, la titularidad corresponde a la Administración Pública de la que depende la operadora pública (Méjico) o a un ente público creado específicamente para esta función (Madrid).

4. La mayoría opta por la operadora para la construcción de las infraestructuras necesarias para implantar o ampliar la red de metro (Santiago de Chile, Sao Paulo y París).

Sólo Madrid dispone de una entidad con personalidad jurídica independiente de la Administración y de la operadora, que se encarga de la construcción de la red. Su constitución estuvo motivada en limitaciones presupuestarias impuestas por la Comunidad Europea que dificultaban a la Administración Pública seguir ejecutando ella misma las ampliaciones de la red.

5. Todos han optado por un operador público para la red de metro pesado. Sin embargo, existen algunos casos de operadores privados (i.e. metros ligeros de Madrid) que se han utilizado recientemente. La propia normativa reciente de la Unión Europea tiende a limitar el monopolio del sector público en la operación de los sistemas de metro y a promover una competencia efectiva en este ámbito.

En Bogotá, por el contrario, puede considerarse que en operación de transporte, si bien hay regulación pública y ente gestor público, hay un monopolio de lo privado entre los operadores y es conveniente incorporar un operador público en el modo ferroviario (nota de este documento).

6. En el ámbito de la coordinación e integración con otros modos de transporte, según la experiencia internacional de los sistemas de metro analizados, la mitad cuentan con un ente público como autoridad del transporte que coordina la prestación del servicio en todos los modos (programación, fijación de tarifas, etc.) y

AC 13 No. 37 - 35
Tel: 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Info: Línea 195

Página 10 de 27
BOGOTÁ
HUC?ANA


ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Continuación oficio SDM-141631-2014

la financiación para cada uno con las distintas Administraciones territoriales implicadas (Madrid, París y Londres). La otra mitad no dispone de este ente (Santiago de Chile, Sao Paulo y Méjico)

Los responsables de los seis sistemas coinciden en señalar como fortaleza la existencia de este ente público y, como debilidad, su ausencia."

Las observaciones y conclusiones orientan la idea de un ente operador del metro único, con una especialización técnica dada las características particulares de cada modo de transporte, de forma que las organizaciones se beneficien del conocimiento y la especialización.

10. ¿Por qué ha variado tanto el monto estimado del costo del proyecto de metro de Bogotá pasando en menos de 6 años de un costo aproximado de 3.8 Billones a 15 Billones de pesos? ¿Que explica esos cambios?

En respuesta a su inquietud vale la pena aclarar inicialmente que el valor definido por la Unión Temporal SENER, ALG, GARRIGUES, SANTANDER, INCOPLAN, y TMB en el estudio "Diseño conceptual (Subrayado fuera de texto) de la red de transporte masivo metro y diseño operacional, dimensionamiento legal y financiero de la primera línea de metro, en el marco del sistema integrado de transporte público para la ciudad de Bogotá" fue de 6.8 Billones de Pesos de Colombia, aclarado lo anterior el aumento del costo de la obra se explica en los siguientes componentes:

- En el estudio conceptual no se contaba con la información geotécnica detallada que se posee actualmente, lo que permitió a través de la clasificación y caracterización de los suelos establecer con certeza las metodologías y costos de construcción.
- Definición de la alternativa de trazado entre las estaciones Av. 68 y San Victorino.
- Cambio en la metodología de construcción del trazado de superficial a subterráneo, en los tramos entre las estaciones Av. 68 y San Victorino (por definición de alternativas) y entre las estaciones Usaquén y Calle 127 (por interferencias con otros medios férreos superficiales).
- Cambio significativo de la demanda y ampliación del espectro de estudio de demanda de pasajeros (escenarios 2018 y 2038 para el estudio conceptual y escenarios 2021 y 2050 para la ingeniería básica avanzada).
- Aumento de las dimensiones de trenes, estaciones y túnel con el fin de satisfacer la demanda establecida.
- Cambios en los precios de los materiales, productos y servicios, desde la estimación conceptual a la fecha.
- No se incluían predios, interventoría, gerencia y otros costos indirectos.

11. ¿Qué costos cubre el presupuesto anunciado públicamente para el proyecto metro de Bogotá de 15 billones de pesos? ¿Cubre los costos de diseños de detalle, construcción, implementación, administración, operación y mantenimiento del proyecto, o solo algunos de estos costos? ¿Sirve para discriminar esta información para cada costo.

AC 13 No. 37 - 35
Tel: 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co

Página 11 de 27
BOGOTÁ

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
CONTINUACIÓN OFICIO SDM-141631-2014

El día siete (7) de octubre de 2014 fueron presentados por el Consorcio L1 en el salón Huicaca de la Alcaldía Mayor de Bogotá los resultados de los estudios y diseños de la primera Línea del Metro de Bogotá, entre los cuales se encuentran la estimación de costos de inversión de la obra civil, diseños de detalle, sistemas electromecánicos, material rodante y proyectos complementarios, los cuales se encuentran actualmente en proceso de revisión por parte de la interventoría.

La estimación realizada es la siguiente:

RESUMEN DE COSTOS ANALISIS PRELIMINAR - PML BOGOTÁ			
	VALOR PRECIOS EN COP	N.º DE INCIDENCIA	PRECIO TOTAL EN DOLÁRES
0 ESTUDIOS, DISEÑOS	\$ 222.809.871.706	2.00%	\$ 112.940.441.37
1 LINEA	\$ 2.736.826.523.420	24.00%	\$ 1.365.754.563.76
2 OBRAS DE ESTRUCTURAS AFECTADAS	\$ 17.398.067.784	0.15%	\$ 8.809.421.66
3 PUESTO CENTRAL DE CONTROL	\$ 25.786.960.627	0.23%	\$ 13.056.688.94
4 URBANISMO Y PARQUEADO	\$ 409.032.863.312	3.60%	\$ 207.105.247.23
5 DESVO DE REDES Y RECUPERACIÓN	\$ 542.264.231.184	4.77%	\$ 275.564.167.69
6 DESVO DE TRAFICO	\$ 150.812.612.349	1.33%	\$ 76.360.816.38
7 ESTACIONES	\$ 4.495.496.454.048	39.52%	\$ 2.274.175.419.77
8 TALLERES Y COCHERAS	\$ 366.173.724.879	3.22%	\$ 186.404.422.72
9 ALIMENTACIÓN ELÉCTRICA	\$ 230.906.433.743	2.03%	\$ 116.914.650.00
10 SEÑALIZACIÓN Y CONTROL DE TRENIOS	\$ 188.103.974.743	1.65%	\$ 95.242.518.86
11 PUERTAL ANDÉN	\$ 115.151.200.000	1.03%	\$ 58.655.240.11
12 COMUNICACIONES	\$ 164.651.476.644	1.45%	\$ 83.367.836.28
13 SUPER ESTRUCTURA DE LA VÍA	\$ 170.042.568.718	1.50%	\$ 86.097.503.16
14 MATERIAL RODANTE	\$ 1.167.478.803.565	10.38%	\$ 591.123.949.83
15 RAMAL TÉCNICO	\$ 365.702.103.224	3.22%	\$ 185.155.621.89
VALORES TOTALES ANTES DE AUI	\$ 11.365.853.456.995		\$ 5.754.882.509.87
AUI 26%	\$ 2.773.179.679.399		\$ 1.350.979.580.897
Total	\$ 13.639.024.148.394		\$ 6.905.835.011.84

Fuente: Instituto de Desarrollo Urbano

GASTOS ADICIONALES DEL DISTRITO

	VALOR PRECIOS EN COP	N.º DE INCIDENCIA	PRECIO TOTAL EN DOLÁRES
IMPACTO AMBIENTE	\$ 88.196.130.192	0.78%	\$ 44.591.107
PROYECTOS Y LICENCIACIÓN	\$ 700.000.000.000		\$ 350.000.000
PROYECTOS TÉCNICA EN FASE DE LICITACIÓN DISEÑO Y OBRA	\$ 10.000.000.000	0.09%	\$ 5.000.000
CONTRATACIÓN DE OBRAS	\$ 88.196.130.192	0.78%	\$ 44.591.107
PROYECTOS TÉCNICA Y OPERACIÓN	\$ 10.000.000.000		\$ 5.000.000
Total	\$ 1.374.373.215.936		\$ 686.681.113

RESUMEN DE COSTOS ANALISIS PRELIMINAR - PML BOGOTÁ

\$ 13.639.024.148.394

GASTOS ADICIONALES DEL DISTRITO

\$ 1.374.373.215.936

PRESUPUESTO TOTAL PARA CONOCIMIENTO DEL DISTRITO

\$ 15.013.397.364.330

Fuente: Instituto de Desarrollo Urbano

AC 13 No. 37 - 35
Tel: 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Info: Línea 195

Página 12 de 27
BOGOTÁ
HUGO ANA

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
CONTINUACIÓN OFICIO SDM-141631-2014

En relación a los costos operacionales y de mantenimiento, estos presupuestos se encuentran en fase final de desarrollo por parte del Consorcio L1 en razón al cambio de la ubicación de los patios y talleres.

12. ¿Qué estudios se han hecho sobre mecanismos de financiación?

Los estudios conceptuales realizados por la unión Temporal SENER, ALG, GARRIGUES, SANTANDER, INCOPLAN, y TMB en el estudio "Diseño conceptual de la red de transporte masivo metro y diseño operacional, dimensionamiento legal y financiero de la primera línea de metro, en el marco del sistema integrado de transporte público para la ciudad de Bogotá" contemplaban dentro de sus componentes los mecanismos de financiación de la Primera Línea de Metro de Bogotá.

Adicionalmente, y de acuerdo con lo informado por la Secretaría Distrital de Planeación, esa Entidad ha realizado estudios y modelaciones sobre los diferentes instrumentos de financiación de infraestructura pública en general y que pueden en particular orientarse a la financiación de la infraestructura Vial. A continuación se señalan los instrumentos que se consideran pertinentes para esta financiación.

Es importante anotar que algunos de los estudios que se realizaron al respecto corresponden a instrumentos incluidos en el Decreto 364 de 2013 el cual se encuentra sujeto a la suspensión provisional de sus efectos, conforme con lo ordenado por la Sección Primera del Consejo de Estado en auto del veintisiete (27) de marzo de dos mil novecientos (2014), en el cual dispuso: "DECRETASE la suspensión provisional de los efectos del Decreto Distrital 364 de 26 de agosto de 2013, "Por el cual se modifican excepcionalmente las normas urbanísticas del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, D.C., adoptado mediante Decreto Distrital 619 de 2000, revisado por el Decreto Distrital 469 de 2003, y compilado por el Decreto Distrital 190 de 2004", expedido por el Alcalde Mayor de Bogotá, D.C.".

1. Cargas Urbanísticas por edificabilidad: En el marco del Decreto 364 de 2013, se establecieron las cargas urbanísticas por edificabilidad definidas como la cesión de suelo y/o su construcción como contraprestación de los beneficios generados por la norma de edificabilidad. En este sentido un porcentaje de estas cesiones están orientadas al componente del subsistema vial.

2. Certificados de derechos construcción y desarrollo: Este es un instrumento de intercambio por la edificabilidad adicional que se otorgue, al artículo 50 y 88 de la Ley 388 de 1997 incluye este instrumento como un mecanismo alternativo para la captación de plusvalías en zonas específicas de la ciudad. Podrían utilizarse para adquirir suelos de zonas de reserva de los sistemas generales (incluye el vial) y zonas de manejo de preservación ambiental y obtener recursos para infraestructura urbana.

Es importante anotar que a partir de la definición de este instrumentos se han realizado estudios tales como:

AC 13 No. 37 - 35
Tel: 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co

Página 13 de 27
BOGOTÁ

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
CONTINUACIÓN OFICIO SDM-141631-2014

1- Alex Smith, Certificados de Potencial Edificatorio Adicional CEPACs - 2013

2- Alex Smith, La Transferencia de Derechos de Construcción y Desarrollo - 2014

3- Banco Mundial, Consultores Oscar Borrero y Luis Guzman, "Estudio de pre-factibilidad Económica para el desarrollo de un instrumento de certificados transables de edificabilidad en el marco del desarrollo de los grandes proyectos de movilidad para Bogotá" - 2012.

3. Plusvalía por obra pública. Este instrumento de financiación está contemplado en el artículo 87 de la Ley 388 de 1997, donde determina que las autoridades distritales podrán establecer y liquidar la participación del mayor valor (donde no se haya utilizado el instrumento la contribución de valorización) generado por la obra pública. El Acuerdo 352 de 2008 que reglamenta la participación en plusvalía incorpora la obra pública como uno de los hechos generadores de la participación en plusvalía. Está pendiente, en coordinación con el IDU, SHD y UAEDC, la reglamentación del procedimiento para el cálculo y liquidación de este efecto plusvalía.

13. Sirvase describir el cronograma contractual para la ejecución del proyecto de metro de Bogotá. De manera especial, sirvase señalar las fechas de publicación de los estudios previos, publicación de pliegos de condiciones, adjudicación del contrato, inicio de Obras, entrega de obras e iniciación de la presentación de servicios.

El proyecto Metro está concebido como un sistema complejo y por tanto se plantea una gestión por componentes y por interfaces. Los componentes que se han identificado para llegar a la etapa de licitación y construcción, es decir para materializar el proyecto son: Estudios de Ingeniería Básica Avanzada, Estudio de Impacto Ambiental, Estudio de evaluación económica y social, Estructuración legal y financiera, Adquisición predial, CONPES Metro, Institucionalidad Metro, Gerencia y aseguramiento.

AC 13 No. 37 - 35
Tel: 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Info: Línea 195

Página 14 de 27
BOGOTÁ
HUGO ANA

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
CONTINUACIÓN OFICIO SDM-141631-2014

El alcance inicial de los estudios de Ingeniería básica avanzada para la primera línea de Metro de Bogotá finalizó el 24 de septiembre de 2014 y fueron entregados los productos correspondientes a los 27 km iniciales, localizados entre el portal de las Américas y la calle 127. Los diseños del ramal técnico a Bosa, con una longitud aproximada de 4,5 km, se encuentran en desarrollo.

Una vez el Gobierno Nacional suscriba el Documento Conpes Metro, se iniciarán las actividades para realizar el proceso licitatorio del Metro en la entidad que tenga competencia para este fin y definir así el cronograma contractual definitivo, se estima que esto debería ser realizado en el primer semestre de 2015, para dar inicio estimado a la obra durante el segundo semestre del año, y poner en funcionamiento y operación la Primera Línea del Metro de Bogotá durante los años 2020-2021.

14. ¿Qué estudios se han realizado sobre el impacto ambiental para la construcción del Metro en Bogotá?

Los estudios ambientales que se han realizado en relación con la construcción de la Primera Línea de Metro de Bogotá son los siguientes:

CONTRATO DE CONSULTORÍA NÚMERO 2226 DE 2013 celebrado entre el INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO - IDU e IV INGENIEROS CONSULTORES SUCURSAL COLOMBIA S.A.

"Consultoría del Estudio de Impacto Ambiental, para la construcción y operación de la primera línea del Metro de Bogotá, de las estaciones, patios y talleres, en el marco del Sistema Integrado de Transporte Público -SITP- para la ciudad de Bogotá".

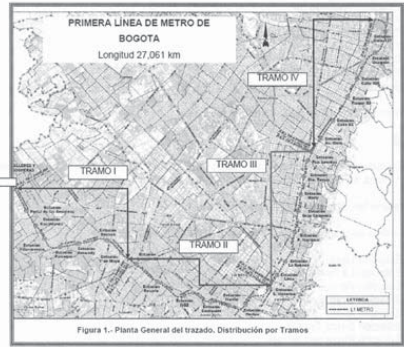
ALCANCE Y CONTENIDO

El Estudio de Impacto Ambiental - EIA es un instrumento para la toma de decisiones sobre proyectos, obras o actividades con base en el cual se definen las correspondientes medidas de prevención, corrección, compensación y mitigación de los impactos ambientales y de seguridad y salud en el trabajo que generará el proyecto. En tal sentido, el alcance involucra:

- La racionalización en el uso de los recursos naturales, minimizando los riesgos e impactos ambientales negativos, que pueda ocasionar el futuro proyecto y potenciando los impactos positivos
- La definición de diferentes programas, obras o actividades del proyecto.
- La recopilación de información primaria y secundaria a partir de los diferentes métodos y técnicas propias de cada una de las disciplinas necesarias para cumplir con los objetivos del contrato de consultoría.
- Dimensionar y evaluar cualitativa y cuantitativamente los impactos producidos por el proyecto de tal manera que se establezca el grado de afectación y vulnerabilidad de los ecosistemas, los riesgos existentes y los hallazgos arqueológicos. Expresar claramente, los impactos sobre los cuales aún existe un nivel de incertidumbre.

AC 13 No. 37 - 35
Tel: 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co

Página 15 de 27
BOGOTÁ

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. SECRETARÍA DE MOVILIDAD Continuación oficio SDM-141631-2014 - Proponer soluciones para todos y cada uno de los impactos identificados, estableciendo el conjunto de estrategias, planes y programas en el Plan de Manejo Ambiental (PMA). Este último, debe formularse a nivel de diseño, y por lo tanto incluirá justificación, objetivos, alcances, tecnologías a utilizar, resultados a lograr, indicadores de seguimiento y monitoreo (cualitativos y cuantitativos), costos y cronogramas de inversión y ejecución. Los componentes del estudio son los siguientes: - Medio Físico - Componente Geosférico - Componente Hidrosférico - Componente Atmosférico - Medio Biótico - Vegetación - Fauna - Inventario Forestal - Medio Social - Estudios de arqueología preventiva 15. ¿Qué estudios se han realizado para la estimación, tipificación, asignación y distribución de los riesgos asociados a la ejecución de proyecto de Metro de Bogotá? Como parte de los estudios de ingeniería básica avanzada desarrollados por el Consorcio L1, se hará entrega de los pliegos de licitación para la construcción de la Primera Línea de Metro de Bogotá, de los cuales hace parte la matriz preliminar de riesgos técnicos asociada con el contrato. Por otro lado actualmente se encuentra en desarrollo, con base en recursos de cooperación de PPIAF asignados al Banco Mundial, un estudio de opciones de financiamiento, de análisis del modelo de negocio y de riesgos generales asociados. 16. ¿Qué estudios se han realizado sobre la titularidad de los predios se requiere adquirir para la ejecución del proyecto del Metro? ¿Qué parte contractual asumirá el riesgo predial dentro de la ejecución del proyecto y en cuanto se ha estimado el valor de este riesgo dentro del proyecto? La Dirección Técnica de Predios del Instituto de Desarrollo Urbano ha adelantado las gestiones prediales en conjunto con el consultor Consorcio L1, con el propósito de determinar el número de unidades prediales que deben ser adquiridas para las intervenciones de estaciones, salidas de emergencia, redes de servicios públicos, y reconfiguración urbana de los cuatro tramos. La investigación predial es realizada con la ayuda del Sistema Integrado de Información Catastral SIIC de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital (UAECD), la base de datos de la Dirección Técnica de Predios y el aplicativo Map Guide mapa digital de Bogotá D.C. AC 13 No. 37 - 35 Tel: 364 9400 www.movilidadbogota.gov.co Info: Línea 195 BOGOTÁ HUC?ANA	ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. SECRETARÍA DE MOVILIDAD Continuación oficio SDM-141631-2014 Los Estudios y Diseños de La Primera Línea de Metro de Bogotá – PLMB, contemplan una división en cuatro Tramos como se muestra a continuación:  Figura 1.- Planta General del trazado. Distribución por Tramos Tramo I: Inicio en el Sur en la zona donde se ubica el Portal de las Américas y finaliza próximo al cruce de la Avenida 68 con la Avda. 1° de Mayo, a lo largo de un recorrido de 6,667 km aproximadamente. En este tramo se diseñan siete (7) estaciones denominadas: - Estación Portal de las Américas - Estación Casablanca - Estación Villavicencio - Estación Palenque - Estación Boyacá y - Estación 1° de Mayo. No. de predios estimados: 211 unidades prediales AC 13 No. 37 - 35 Tel: 364 9400 www.movilidadbogota.gov.co BOGOTÁ HUC?ANA
ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. SECRETARÍA DE MOVILIDAD Continuación oficio SDM-141631-2014 Tramo II Tiene su inicio en el punto final del Tramo I (Estación 1° de Mayo) y llega hasta la Estación de San Victorino, en la Carrera 10 con la Calle 13, presenta una longitud de 7,348 km. aproximadamente. En este tramo se diseñan siete (7) estaciones denominadas: - Estación Avenida 68 - Estación Rosario - Estación NQS - Estación Santander - Estación Nariño - Estación Hortúa y - Estación San Victorino No. de predios estimados: 169 unidades prediales Tramo III Tiene su inicio en el punto final del Tramo II (Estación San Victorino) y llega hasta la Estación Plaza de Nuestra Sra. De Lourdes, adentrándose en la Carrera 13. Presenta una longitud de 6,171 km. aproximadamente. En este tramo se diseñan siete (7) estaciones denominadas: - Estación Lima - Estación La Rebeca - Estación Parque Nacional - Estación Gran Colombia - Estación Marly - Estación Santo Tomás y - Estación Plaza de Lourdes No. de predios estimados: 447 unidades prediales Tramo IV Este tramo final arranca desde el punto final del Tramo III (Estación Plazoleta de Lourdes) y finaliza en la Calle 127 con la Carrera 11. Presenta una longitud de 6,741 km. Aproximadamente. En este tramo se diseñan seis (6) estaciones denominadas: - Estación Avenida Chile - Estación Calle 85 - Estación Parque 93 AC 13 No. 37 - 35 Tel: 364 9400 www.movilidadbogota.gov.co Info: Línea 195 BOGOTÁ HUC?ANA	ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. SECRETARÍA DE MOVILIDAD Continuación oficio SDM-141631-2014 - Estación Calle 100 - Estación Usaquén, y - Estación Calle 127 No. de predios estimados: 71 unidades prediales Patio Talleres No. de predios estimados: 5 unidades prediales Total estimado de unidades prediales: 903 unidades prediales. En los anteriores tramos es necesario realizar el proceso de adquisición de unidades prediales, definidos en los estudios y diseños, que a la fecha se encuentra en proceso de análisis, revisión y aprobación por parte del Instituto de Desarrollo Urbano, para que sea radicado ante la Secretaría de Planeación Distrital, quien expedirá la Resolución de Reserva Vial. La proyección de costos de inversión depende totalmente de la aprobación de la Reserva Vial, ya que se tiene con claridad las unidades prediales que deben ser adquiridas en desarrollo del plan de ejecución del proyecto. La adquisición predial será realizada por el Instituto de Desarrollo Urbano IDU, en cuanto a los riesgos relacionados, la matriz de riesgos se encuentra en proceso de desarrollo tal como se señaló en el numeral anterior. 17. ¿Existe un mapa actualizado y detallado de las redes secas y húmedas de Bogotá? ¿Qué estudios se han realizado sobre estas redes para efectos de la ejecución del proyecto del Metro de Bogotá? El Consorcio L1 en el marco del desarrollo del contrato realizó levantamientos planimétricos y físicos de interferencia de redes en un ámbito de 60 m a cada lado del eje del trazado, también fueron realizados análisis de las interferencias y propuesta de desvío a nivel básico con participación y supervisión de las diferentes empresas de servicios públicos. Lo anterior en cumplimiento del contrato IDU-849-2013, puntualmente en el marco del desarrollo del Producto Numero 5 cuyo parte de su alcance establece que: “El consultor adelantará un trabajo de campo de levantamiento topográfico, de acuerdo a las especificaciones del levantamiento topográfico, documento MB-GC-ET-0004 y la identificación de las redes e instalaciones de servicios públicos en el área de influencia de la Primera Línea del Metro (PLM), utilizando como referencia los levantamientos topográficos y planimétricos y altimétricos, en donde se incluirán las siguientes redes e instalaciones de servicios públicos domiciliarios: - Acueducto - Alcantarillado pluvial, sanitario y/o combinado - Energía eléctrica - Telefonía y telecomunicaciones AC 13 No. 37 - 35 Tel: 364 9400 www.movilidadbogota.gov.co BOGOTÁ HUC?ANA

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
Continuación oficio SDM-141631-2014

5. Semafización
6. Gas domiciliario
7. Televisión y datos por cable
8. Otras redes relevantes,

Y "Como resultado del diagnóstico, El Consultor presentará el plan de acción y alternativas para solucionar dichas interferencias, y desarrollará los prediseños de reubicación de redes de servicios públicos domiciliarios con los presupuestos preliminares que implique su traslado, construcción, mantenimiento y puesta en servicio. Definirá además los protocolos y cronogramas de gestión ante las entidades correspondientes, tanto para su diseño definitivo como para su traslado y/o construcción."

18. ¿Se ha estudiado integrar el proyecto de metro de Bogotá con otros sistemas de transporte intermunicipales, como por ejemplo el Tren de Cercanías? ¿En cuáles escenarios de coordinación se ha discutido la posibilidad de interconectar el proyecto de metro de Bogotá con otros sistemas de transporte intermunicipales?

Dentro de los productos del "Diseño conceptual de la red de transporte masivo metro y diseño operacional, dimensionamiento legal y financiero de la primera línea del metro en el marco del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP - para la ciudad de Bogotá" (2009), se encuentran los Productos 8 y 13 Proyecto de Estaciones (Estructuras, urbanismo y arquitectura), con el propósito de dimensionar de manera integral las estaciones dado el alto nivel de transferencias entre modos en cada una de las estaciones se identificó el "Intercambio con otros sistemas de transporte"

El documento presenta una relación de todos los intercambios que se producen con otros modos de transporte masivo en el corredor de la Primera Línea de Metro de Bogotá, entre el Portal de las Américas y la Estación de la Calle 127. En todas las Estaciones se producirá intercambio con otros modos de transporte: Bicicleta, Taxi, SITP, así como con el transporte masivo.

El documento se fundamentó en los siguientes documentos de respaldo:

- ✓ "Acuerdo N°489 de 2012 (12 jun. 2012) por el cual se adopta el plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas para Bogotá D.C. 2012-2016 Bogotá Humana"
- ✓ "Diseño conceptual de la red de transporte masivo metro y diseño operacional, dimensionamiento legal y financiero de la Primera Línea del Metro en el marco del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP - para la ciudad de Bogotá"
- ✓ "Plan de desarrollo Bogotá Positiva: Para Vivir Mejor 2008-2012, proyecto corredor verde - solución urbana integral carrera séptima de la alcaldía de Bogotá diciembre 2011"
- ✓ "Decreto 319 de agosto 2006 por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá D.C., que incluye ordenamiento de estacionamientos" redactado por Cal y Mayor y Duarte Guterman y Cia. para la Secretaría Distrital de Movilidad.
- ✓ Plano actual de Transmilenio Bogotá
- ✓ Plan Marco de Transmilenio 2010

AC 13 No. 37 - 35
Tel: 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Info: Línea 195

BOGOTÁ HUMANANA

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
Continuación oficio SDM-141631-2014

✓ Estudio de demanda de la Primera Línea Metro de enero 2014 elaborado por Steer Davies Gleave

La tabla 2 y la Figura 2 recogen los intercambios planteados en las estaciones por el Consorcio L1.

Tabla 2. Cuadro resumen intercambios en estaciones de la PLMB

ESTACIÓN	LÍNEA MORADA DE METRO	TRANSMILENIO	TRANSVÍA DEL SUR	TRANSVÍA CENTRAL	TRANSVÍA CARRERA 7ª	SISTEMA MASIVO DE AUTOBUSES	CERCANÍAS
PORTAL DE LAS AMÉRICAS	X	X					
BOYACÁ		X					
AVENIDA 68		X	X				
NQS		X					
HORTUÑA		X					
SAN VICTORINO		X					
LIMA		X					
REBECA		X					
CALLE 100		X					
USABUEN			X	X	X	X	X
CALLE 127				X	X	X	X

Fuente Consorcio L1, Contrato IDU-849-2013

Figura 2. Estaciones de intercambio de la PLMB.

Fuente Consorcio L1, Contrato IDU-849-2013

AC 13 No. 37 - 35
Tel: 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co

BOGOTÁ

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
Continuación oficio SDM-141631-2014

En relación con los escenarios de coordinación para interconectar el proyecto de metro de Bogotá con otros sistemas de transporte intermunicipales, se informa que esto se viene desarrollando en el marco del "Convenio Interadministrativo Marco de Cooperación Interinstitucional en Movilidad" suscrito entre la Administración Distrital, la Nación y la Gobernación de Cundinamarca el 2 de septiembre de 2013, y cuyo objeto principal es "unir esfuerzos para establecer mecanismos necesarios para incorporar soluciones de movilidad regional urbana en los proyectos viales y de transporte adelantados entre la Nación, el Departamento y el Distrito Capital, y para la entrega por parte de la Nación y recibo por parte del Departamento y el Distrito Capital de los corredores férreos y sus anexidades, con el fin de integrarlos al sistema de transporte masivo de la Región y del Distrito Capital (SITP y SITP, respectivamente)".

19. ¿Teniendo en cuenta las limitaciones presupuestales para financiar el proyecto de metro de Bogotá, cuáles criterios de priorización se tienen en cuenta para efectos de determinar los proyectos de transporte para Bogotá que serán cofinanciados por la Nación?

Teniendo en cuenta las condiciones actuales de movilidad en el Distrito, la inversión para la conformación y consolidación del Sistema Integrado de Transporte debe darse en el marco de políticas de desarrollo y movilidad integral. En tal sentido, las actuaciones sobre cada uno de los modos de transporte público masivo (Metro, Metro ligero, BRT, Buses, Cables), deben priorizarse frente al transporte privado, debido a que el primer modo es el utilizado por la mayor parte de la ciudadanía y a que las intervenciones para su mejora conllevan los impactos más significativos en términos de equidad y sostenibilidad en el desarrollo del territorio y sus habitantes.

Es así como el Distrito Capital debe implementar soluciones de transporte que se adecuen a las actuales y futuras necesidades del territorio y sus habitantes, generando corredores con prioridad para transporte público en las zonas en las que la demanda hoy superan las condiciones de oferta. La Administración Distrital debe trabajar con el acompañamiento y apoyo del Gobierno Nacional en la integración de proyectos que promuevan la intermodalidad y la accesibilidad al SITP y de esta manera generar nuevas condiciones operacionales que mejoren el nivel de servicio y en consecuencia la calidad de vida de los habitantes de la Ciudad, mejorando su entorno, recalificando el espacio público y el paisaje urbano y enriqueciendo la movilidad al generar un valor agregado en los desplazamientos.

De acuerdo con lo establecido en el documento CONPES 3677 de 2010, los proyectos del "Programa Integral de Movilidad de la Región Capital" conformarán una bolsa a la cual los proyectos de la Región Capital podrán acceder para su financiación con recursos de la Nación, por cuanto se requiere continuar contando con el decidido y trascendental apoyo del Gobierno Nacional, materializado en el impulso al componente troncal del SITP a través de los documentos CONPES 2999 de 1998 y 3093 de 2000, que permitan a la ciudad el mejoramiento en la cobertura y calidad en el servicio de transporte público, conforme con los lineamientos y proyectos contenidos en el Plan Maestro de Movilidad,

* En los estratos 1 y 2 del Distrito, entre el 75% y el 80% de los viajes motorizados se realizan en transporte público colectivo o masivo (Unión Temporal Steer Davies & Gleave Limited - Centro Nacional de Consultoría, 2012)

AC 13 No. 37 - 35
Tel: 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Info: Línea 195

BOGOTÁ HUMANANA

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
Continuación oficio SDM-141631-2014

Plan Marco de Transmilenio 2010, documento CONPES 3677 de 2010 y Plan de Desarrollo Distrital.

20. ¿En los estudios de ingeniería de detalle recientemente anunciados, cuáles criterios fueron tenidos en cuenta para efectos de determinar que la primera Línea del Metro debe ser subterránea? ¿Teniendo en cuenta el incremento de costos que genera la construcción de un Metro Subterráneo, se ha evaluado la posibilidad que las futuras Líneas del Metro puedan tener tramos elevados o a nivel?

Los estudios de Ingeniería conceptual, desarrollados por la Unión Temporal SENER, ALG, GARRIGUES, SANTANDER, INCOPLAN, y TMB; mediante la cual se elaboró el documento de diagnóstico, modelo de transporte, matrices de viaje, escenarios actual y futuro, marco legal y normativo, resumen ejecutivo, análisis y recomendaciones financieras del sector movilidad, documento técnico-económico de tecnologías, evaluación de las alternativas de la red metro del SITP, selección de la red de metro del SITP, priorización de líneas de la red metro del SITP, base de datos, planos de trazado de la Primera Línea de Metro (PLM) y su área de influencia, pliegos para contratación de estudios ingeniería, ambientales y socio-pediales de la PLM de Bogotá, términos de referencia para el diseño de la infraestructura de la PLM y análisis de la estructura tarifaria del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá. Definieron a través de un análisis multicriterio, que la Primera Línea del Metro de Bogotá debería ser subterránea en los tramos en los cuales no se dispusiera de vía férrea superficial, los objetivos e indicadores que fueron utilizados para realizar dicha evaluación son los siguientes:

EJE	OBJETIVOS	INDICADORES
1. Impacto territorial y urbano	1.1. Identificar la cobertura con los instrumentos de planificación urbana	1.1.1. Grado de reconocimiento de la propuesta de demarcación del POT
	1.2. Impactar positivamente sobre la funcionalidad y dinámica urbana	1.1.2. Potencialización de las centralidades futuras
	1.3. Promover la integración regional	1.1.3. Potencialización de la integración regional
2. Impacto sobre la demanda	2.1. Aumentar las oportunidades de nuevos desarrollos	2.1.1. Accesibilidad a los principales equipamientos de la ciudad
	2.2. Mejorar las condiciones de accesibilidad y movilidad de la demanda	2.1.2. Acceso a los principales núcleos de actividad
	2.3. Reducir los tiempos de viaje en la Red de Transporte Masivo	2.1.3. Reducción a los principales equipamientos de la ciudad
3. Impacto sobre la oferta	3.1. Reducir los tiempos de viaje en la Red de Transporte Masivo	3.1.1. Potencialización del modo urbano
	3.2. Introducir una variedad de los modos de transporte público rápido	3.1.2. Reducción del tiempo de viaje en la Red de Transporte Masivo
	3.3. Reducir los tiempos de viaje en la Red de Transporte Masivo	3.1.3. Reducción del tiempo de viaje en la Red de Transporte Masivo
4. Impacto ambiental	4.1. Reducir los impactos ambientales derivados de la construcción y operación del sistema	4.1.1. Demanda del sistema Metro
	4.2. Reducir los impactos ambientales derivados de la construcción y operación del sistema	4.1.2. Demanda de Transporte por Sistema Masivo
	4.3. Reducir los impactos ambientales derivados de la construcción y operación del sistema	4.1.3. Demanda de Transporte por Sistema Masivo

AC 13 No. 37 - 35
Tel: 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co

BOGOTÁ

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Continuación oficio SDM-141631-2014

5	Impacto socioeconómico	5.1	Preservación de mejoras de las condiciones de accesibilidad a la población de menores recursos	5.1.1	Accesibilidad a los estadios de menores recursos
		5.2	Minimizar los costos sociales	5.2.1	Abierta en contextos operacionales
		5.3	Valorar la capacidad financiera del Distrito Capital de Bogotá	5.3.1	Reasentamientos derivados de la implementación del Metro
5	Impacto financiero	6.1	Valorar la capacidad financiera del Distrito Capital de Bogotá	6.1.1	Capacidad de financiación de la inversión
		6.2	Minimizar el Valor Presente Neto de las inversiones	6.2.1	UPT de la inversión por Km
		6.3	Maximizar el beneficio generado por el mayor valor del suelo	6.3.1	Inversión / Pasajero (Rtd de Metro)
		6.4	Minimizar los riesgos	6.4.1	Costos de operación y mantenimiento por pasajero del Metro
				6.4.2	% de redes de servicios alterados respecto a la longitud total de Metro

Las razones por las cuales el trazado final es 100% subterráneo se exponen en la respuesta dada a la pregunta número 10.

En dicho estudio fueron esbozadas diez (10) alternativas de redes de metro, de las cuales fueron seleccionadas cuatro (4) para ser evaluadas a través del análisis multicriterio antes mencionado, evaluación que seleccionó un trazado con cuatro (4) líneas; de igual forma fue priorizada como primera la línea que actualmente es caso de discusión del presente comunicado. Las demás líneas de Metro a ser construidas deberán surtir dicha evaluación con el fin de definir sus características.

21. ¿Cuáles son los costos y beneficios de adoptar un modelo de metro subterráneo, elevado o a nivel?

Los costos de los diferentes modos de construcción de líneas de metro (Subterráneo, a nivel o elevado) depende de diferentes variables como son las características del suelo, demanda de pasajeros, implantación urbanística, facilidades constructivas y especificaciones técnicas del proyecto entre otras, por lo cual no es fácil estimar una relación de costos directa entre ellos. No obstante, algunos de los beneficios de la construcción de un metro subterráneo se describen a continuación:

- Existe una menor intervención en superficie.
- No implica contaminación auditiva durante su operación.
- Posee una mayor capacidad de soportar eventos sísmicos que un sistema elevado.
- La construcción de las estaciones es más sencilla y menos impactante a la comunidad.
- Posee un menor mantenimiento de estaciones y obra civil en general.
- La metodología con tuneladora permite la construcción del túnel sin afectar la dinámica de la ciudad.
- No afecta la movilidad de la ciudad durante su operación como lo haría un sistema a nivel.
- Desvió de redes solo en las intervenciones en superficie, sistemas elevados y a nivel podrían presentar afectación de redes en todo su trazado.
- No tiene impactos negativos estéticos sobre la ciudad, un sistema elevado o a nivel cicatriza la ciudad a través de todo su recorrido.

AC 13 No. 37 - 35
Tel: 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Info: Línea 195

BOGOTÁ HUMANANA

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Continuación oficio SDM-141631-2014

22. ¿Teniendo en cuenta las limitaciones presupuestales para la financiación de obras de infraestructura en Bogotá, si se decide ejecutar el proyecto de metro de Bogotá, cómo se alterará la financiación de otros proyectos de infraestructura vial, tales como la Troncal de Transmilenio de la Avenida Boyacá, el Metrocable de San Cristóbal y Ciudad Bolívar, la Avenida Longitudinal de Occidente, y el Tren de Cercanías, los cuales son de vital importancia para la ciudad?

Como se indicó en el punto 19, se requiere continuar con el decidido y trascendental apoyo del Gobierno Nacional, que permitan a la ciudad el mejoramiento en la cobertura y calidad en el servicio de transporte público, conforme con los lineamientos y proyectos contenidos en el Plan Maestro de Movilidad, Plan Marco de Transmilenio 2010, documento CONPES 3677 de 2010 y Plan de Desarrollo Distrital.

23. ¿Cuál es la demanda estimada de pasajeros para el proyecto de metro de Bogotá y qué impacto tendría en la demanda de transporte de Bogotá?

El modelo utilizado para la estimación de la demanda parte de la revisión, actualización y calibración del modelo de cuatro (4) etapas de Bogotá y la Región Capital, para la evaluación estratégica y operacional de proyectos de movilidad en escenarios futuros de operación de los proyectos contemplados en el CONPES 3677 de 2010, elaborado por Steer Davies & Gleave.

El modelo, es un modelo compartido de transporte para la Región Capital, y desarrolla un análisis de capacidad para los corredores, en el que se estudiaron las horas pico, las cargas máximas y se desarrolla el perfil de carga anual y diario (que incluye las horas valle); adicionalmente incluye un análisis de trasbordos entre modos, así como la selección modal; considerando la matriz calibrada de origen y destino de vehículos privados.

El modelo atiende de manera integrada las necesidades de planificación de los diversos proyectos, entre otros, que se encuentran en el documento CONPES, destacándose entre ellos el proyecto Metro, las extensiones y futuras troncales del Sistema Transmilenio, el SITP y el Tren de Cercanías de la Sabana de Bogotá (ahora Metro Ligero Regional Urbano).

La elaboración del modelo incluyó los siguientes componentes:

- ✓ Evaluación de demanda transporte en dos cortes temporales: 2021 y 2050.
- ✓ Estimación de Vectores Socioeconómicos futuros
- ✓ Generación de Matrices de demanda de Transporte Público
- ✓ Actualización del trazado y estaciones del Metro en el Modelo de Asignación.
- ✓ Estimación de cargas máxima por sentido en la Hora Pico
- ✓ Estimación de entradas y salidas por estación en la Hora Pico y el día Típico
- ✓ Estimación de trasbordos entre sistemas masivos en la Hora Pico y el día Típico
- ✓ Estimación de perfiles de carga en la Hora Pico y el periodo Valle.

AC 13 No. 37 - 35
Tel: 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co

BOGOTÁ HUMANANA

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Continuación oficio SDM-141631-2014

Específicamente para la PLM de Bogotá se obtuvieron los siguientes perfiles de carga en la hora pico.

Figura No.1. Perfil de carga PLM escenario 2021 sentido Sur -Norte

Fuente: Contrato IDU 849-2013. Steer Davies & Gleave

Figura No.2. Perfil de carga PLM escenario 2021 sentido Norte - Sur

Fuente: Contrato IDU 849-2013. Steer Davies & Gleave

De acuerdo con lo anterior, los abordajes totales en la hora pico para 2021 son mayores a 88.000 pasajeros, correspondientes a 765.000 pasajeros en el día. En 2050 el número asciende a 168.000 abordajes en la hora pico y 1'400.000 abordajes en el día.

AC 13 No. 37 - 35
Tel: 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Info: Línea 195

BOGOTÁ HUMANANA

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Continuación oficio SDM-141631-2014

24. ¿El proyecto de Metro de Bogotá se realizará a través de Obra Pública o a través de mecanismos de asociación público privada? ¿En el evento de que se realice a través de asociación público privada, se tiene determinado el porcentaje de financiación público y el porcentaje de financiación privada? ¿Ya se encuentra elaborado el estudio de comparador público privado? ¿Cuáles indicadores de prestación de servicios y estándares de calidad se tendrán en cuenta para efectos de la retribución del contratista privado?

En desarrollo de los estudios de ingeniería básica avanzada, desarrollados por el Consorcio L1, se ha contemplado como hipótesis de trabajo, para efectos de definir los entregables correspondientes, que el proyecto se ejecutará con un solo contrato de obra pública en donde el contratista entregue la Primera Línea de Metro de Bogotá en operación y habiéndola operado durante seis meses.

Lo anterior no limita, para que en el proceso de estructuración de la licitación, y con base en la concertación de recursos que se debe desarrollar en conjunto con la Nación, se determinen otras adiciones como la separación de la obra civil y los equipos, el desarrollo constructivo por tramos o por componentes, en función de la estructuración técnica, legal y financiera.

Estaré atenta a asistir al debate de control político cuando este sea programado.

Por Una Bogotá Humana,

MARÍA CONSTANZA GARCÍA ALCÁSTRO
Secretaria Distrital de Movilidad

Copia: Dr. Orlando Corredor Torres - Director Jurídico Distrital, Cra. 8 Nº 10 - 65
Dr. Ricardo Borda González - Secretario Distrital de Hacienda, Cra. 30 Nº 25 - 90
Dr. Gerardo Andía Castañón - Secretario Distrital de Planeación, Cra. 30 Nº 25 - 90
Dr. William Fernando Camargo - Director Instituto de Desarrollo Urbano, Calle 22 Nº 6 - 27

Compiló: Juana Soto
Revisó: William Pedraza - Asesor Despacho
Revisó: Alexander Duque - Coordinador Técnico Componente Fines del SITP - DTI
Revisó: Ruth Dary Borrero - Directora de Transporte e Infraestructura (DTI)
Aprobó: Martha Contrato - Subsecretaria de Política Sectorial

AC 13 No. 37 - 35
Tel: 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co

BOGOTÁ HUMANANA

 Bogotá, 17 de Octubre de 2014 Doctor GREGORIO ELIACH PACHECO Secretario General Senado de la República Edificio Capitolio Nacional - Primer Piso Ciudad. SECRETARIA GENERAL SENADO DE LA REPUBLICA RECIBIDO POR: <i>Intalica</i> FECHA: <i>20 OCT 2014</i> # <i>3580</i> HORA: <i>9:16am</i> Referencia: Respuesta oficio radicado N° 2014134029 del 05/10/2014, Proposición N° 105 Respetado Doctor Gregorio: Me permito dar respuesta a las preguntas que le competen a la Empresa Férrea Regional S.A.S: ¿Se ha estudiado integrar el proyecto de metro de Bogotá con otros sistemas de transporte intermunicipales, como por ejemplo el tren de Cercanías? En reuniones sostenidas con la Secretaría de Movilidad de Bogotá, La Agencia Nacional de Infraestructura, Instituto de Desarrollo Urbano, La Empresa Férrea Regional S.A.S y La Empresa de Transporte del tercer milenio Transmilenio S.A., se ha trabajado el tema integración del Metro Ligero regional Urbano (MLRU) (antes Tren de Cercanías) con el Metro Pesado de Bogotá, en las que se había mencionado que el trazado del diseño inicial del METRO DE BOGOTÁ, llegaba a la Estación de la Sabana y allí se integraría con el Metro Ligero regional Urbano (MLRU) (antes Tren de Cercanías). El pasado del 10 de septiembre DE 2014, en la última reunión sostenida con la Secretaría de Movilidad de Bogotá, La Agencia Nacional de Infraestructura, Instituto de Desarrollo Urbano y La Empresa de Transporte del tercer milenio Transmilenio S.A., el tema de la reunión fue la integración del Metro Ligero regional Urbano (MLRU) (antes Tren de Cercanías) con el Metro de Bogotá. En dicha reunión el Instituto de Desarrollo Urbano IDU, informo que por solicitud de la Nación, el Departamento Nacional de Planeación, contrato como validadores a las universidades Nacional de Colombia y Universidad de los Andes, quienes revisaron el trazado del Metro Pesado y determinaron eliminar el recorrido negativo que se Calle 26 51-53. Torre Central Piso 5. Bogotá, D.C. Tel. (1) 749 1962 - 749 1963 www.empresaferrearegional-sas-cundinamarca.gov.co	 generaba en la conexión con la Estación de la Sabana y por consiguiente con el metro ligero corredor de occidente, informándonos que solo hay integración física con el Metro Ligero Regional urbano Corredor férreo del sur, en la estación de la Avenida 1ª de Mayo y en la calle 127 con el corredor férreo del norte. De igual forma se plantea la Necesidad de buscar una alternativa para conectar el metro pesado de Bogotá, con la Estación de la Sabana o en otros puntos de la ciudad como la calle 19 o la calle 22, hasta la estación Lima las cuales serían viables. El Instituto de Desarrollo Urbano, manifestó que se deben conectar los dos sistemas siempre que se revise el tema de demanda de la conexión y la capacidad de las estaciones. En la reunión sostenida Se realiza solicitud por parte de La Agencia Nacional de Infraestructura, La Empresa de Transporte del tercer milenio Transmilenio S.A.S, de la justificación del cambio de trazado, los planos y costos de las estaciones de integración, al Instituto de Desarrollo Urbano, con el objetivo realizar conceptualmente una alternativa de conexión y estimar sus costos. ¿En cuales escenarios de coordinación se ha discutido la posibilidad de interconectar el proyecto de metro de Bogotá con otros sistemas de transporte intermunicipales? En reunión sostenida con la Secretaría de Movilidad de Bogotá, La Agencia Nacional de Infraestructura, Instituto de Desarrollo Urbano y La Empresa de Transporte del tercer milenio Transmilenio S.A., se ha tratado la integración del Metro Ligero regional Urbano (MLRU) (antes Tren de Cercanías), con el Metro Pesado de Bogotá. Cordialmente,  ÁLVARO CRUZ VARGAS GOBERNADOR DE CUNDINAMARCA Proyecto: Metro de Bogotá Revisor: Víctor Barrera Gómez Asesor: PEDRO VILLALBA JARAMILLO GERENTE (E) Calle 26 51-53. Torre Central Piso 5. Bogotá, D.C. Tel. (1) 749 1962 - 749 1963 www.empresaferrearegional-sas-cundinamarca.gov.co
 Bogotá D.C., 27 de octubre de 2014. Doctor GREGORIO ELIACH Secretario General Senado de la República de Colombia E.S.D. SENADO DE LA REPUBLICA Fecha: 2014-10-28 17:02 No Radicado: 26074-2014 Documento: 1 oficio de 1 folio Anexo: 9 folios N° Destinatarios 1 Recibe: Jhon Sebastian Ray Tovar Estimado Presidente, Cordial saludo, Atentamente me permito presentar el informe sobre mi participación en las SESIÓN 131ª ASAMBLEA DE LA UNIÓN INTERPARLAMENTARIA, que se llevaron a cabo del 11 al 16 de octubre del año en curso en Ginebra - Suiza. Sin otro particular, me suscribo agradeciendo su atención. Cordialmente,  LUIS FERNANDO DUQUE GARCÍA Senador de la República SECRETARIA GENERAL SENADO DE LA REPUBLICA RECIBIDO POR: <i>Intalica</i> FECHA: <i>29 OCT 2014</i> # <i>3389</i> HORA: <i>9:00am</i> AQUIVIVE LA DEMOCRACIA Carrera 7ª N° 8 - 68 Edificio Nuevo del Congreso Oficina: 230 Celular: 3153679117 - Teléfonos: 382 3246 -382 3247 Bogotá D.C.	 LUIS FERNANDO DUQUE GARCÍA Senador de la República INFORME DE LA SESIÓN 131ª ASAMBLEA DE LA UNIÓN INTERPARLAMENTARIA Como antecedente es significativo conocer que la Unión Parlamentaria fue creada en el año de 1889 y fue situada como el foro permanente para negociaciones políticas multilaterales, siendo ahora la única organización mundial de parlamentarios para el diálogo y la diplomacia parlamentaria que tiene entre sus objetivos: • Promover los diálogos entre los parlamentarios de todos los países. • Considerar temas a fines de interés general entre Parlamentarios. • Propender por la defensa de los Derechos Humanos, tema vital de la democracia parlamentaria. Así mismo es importante destacar que la Asamblea de la UIP, es el principal cuerpo de la unión estatutaria, en esta ocasión como Senador de la República de Colombia y en mi calidad de Vicepresidente por Colombia del Parlamento Andino participe en la 131ª Asamblea de la Unión interparlamentaria, que tuvo lugar ciudad de Ginebra en Suiza del día 11 al 16 de octubre de del año en curso, para la cual su primer objetivo era la elección de Presidente dado que el que estaba en ejercicio terminaba su periodo. La Unión Interparlamentaria está compuesta por cuatro comisiones fundamentales: 1. Comisión permanente de paz y seguridad internacional 2. Comisión permanente desarrollo sostenible, financiamiento comercio 3. Comisión permanente de democracia y derechos Humanos 4. Asuntos de las Naciones Unidas. Primer objetivo de la 131ª Asamblea Parlamentaria cuyo objetivo fue elegir presidente y vice-presidente. Fue electo por un periodo de tres años el Presidente de la Unión Interparlamentaria al Dip. Saber Chowdhury (Bangladesh) y el Diputado Dario Vivas (Venezuela) fue designado como Vicepresidente del Organismo. AQUIVIVE LA DEMOCRACIA Carrera 7ª N° 8 - 68 Edificio Nuevo del Congreso Oficina: 230 - Teléfonos: 382 3246 -382 3247 Bogotá D.C.

 Luis Fernando Duque García Senador de la República La mesa directiva del GRULAC quedo conformada de la siguiente manera: Dip. Roberto León (Chile) - Presidente Del GRULAC Senador Juan Manuel Galán (Colombia) - 1er. VICEPRESIDENTE DEL GRULAC Senador Rodolfo Urtubey (Argentina) - 2do. VICEPRESIDENTE DEL GRULAC Segundo objetivo fue examinar las posibles solicitudes de inclusión de un punto de urgencia. Tercer objetivo llevar a cabo el debate sobre cómo alcanzar la igualdad de género y poner fin a la violencia contra las mujeres. Cuarto objetivo como debatir sobre las ciudadanías nacionales y la no injerencia de los asuntos internos de los estados y los derechos humanos en el derecho internacional. Quinto objetivo fue recibir informes de las comisiones permanentes de paz y seguridad internacional en sus ámbitos de desarrollo sostenible, financiero y de comercio. Sexto objetivo fue la aprobación del tema de estudio para la comisión permanente de democracia y derechos humanos. Entendiendo la importancia que reviste para los países vinculados al Grupo Geopolítico de América Latina y del Caribe GRULAC-UIP. Los temas desarrollados en la asamblea y reuniones conexas por cada comisión fueron: En la Comisión permanente de paz y seguridad internacional, se realizó el debate sobre la CIBERGUERRA, audiencia sobre la implementación de la resolución de la UIP. La Comisión permanente desarrollo sostenible, se trataron temas como el financiamiento comercio, debate interactivo sobre la gobernanza del agua, dialogo multipartita, la inversión de las empresas en el desarrollo sostenible. La Comisión permanente de democracia y derechos Humanos, se presentó y se debatió sobre el proyecto de resolución sobre la soberanía nacional, la no 2 AQUI VIVE LA DEMOCRACIA Carrera 7ª N° 8 - 68 Edificio Nuevo del Congreso Oficina: 230 - Teléfonos: 382 3246 -382 3247 Bogotá D.C.	 Luis Fernando Duque García Senador de la República injerencia en los asuntos internos de los Estados y los derechos humanos en el derecho internacional. Es importante resaltar que fui electo como como Vicepresidente de esta comisión permanente, mi candidatura fue presentada por el GRULAC. Por otro lado la Comisión de Asuntos de las Naciones Unidas, se discutió sobre la cooperación internacional para contrarrestar el problema de las drogas. Sobre el punto de urgencia tratado en la comisión es el reconocimiento de los derechos del pueblo palestino ya que estamos profundamente conmovidos y conscientes de que la operación de seguridad lleva a cabo por parte de Israel está causando un éxodo masivo de los habitantes de la franja de gaza. El rol de los parlamentarios en la lucha contra el terrorismo y la instauración de una alianza internacional bajo la égida de la ONU y de otras organizaciones internacionales para erradicar el extremismo y promover la cooperación y la tolerancia entre las civilizaciones y los pueblos del mundo par aseguran la paz y la seguridad internacionales. Ecuador, la república Árabe Siria, Emiratos Árabes Unidos, Marruecos, entre otros países estos presentaron propuestas de resolución del conflicto del medio oriente. Aquellas personas que individual o colectivamente hayan sufrido un daño: por hechos ocurridos a partir del 1 de enero de 1985 como consecuencia de infracciones al DIH o violaciones graves de los derechos humanos con ocasión del conflicto recibirán ayuda humanitaria asistencia y atención para sobrevivir sus necesidades básicas inmediatas que surgen tras la victimización; siendo los siguientes derechos a ser respetados: ARTÍCULO 28. DERECHOS DE LAS VÍCTIMAS. Derechos en el marco de la normatividad vigente: 1. Derecho a la verdad, justicia y reparación. 2. Derecho a acudir a escenarios de diálogo institucional y comunitario. 3. Derecho a ser beneficiario de las acciones afirmativas adelantadas por el Estado 4. Para proteger y garantizar el derecho a la vida en condiciones de dignidad. 5. Derecho a solicitar y recibir atención humanitaria. 6. Derecho a participar en la formulación, implementación y seguimiento de la Política pública de prevención, atención y reparación integral. 7. Derecho a que la política pública de que trata la presente ley, tenga enfoque 3 AQUI VIVE LA DEMOCRACIA Carrera 7ª N° 8 - 68 Edificio Nuevo del Congreso Oficina: 230 - Teléfonos: 382 3246 -382 3247 Bogotá D.C.
 Luis Fernando Duque García Senador de la República Diferencial. 7. Derecho a la reunificación familiar cuando por razón de su tipo de victimización Se haya dividido el núcleo familiar. 8. Derecho a retornar a su lugar de origen o reubicarse en condiciones de Voluntariedad, seguridad y dignidad, en el marco de la política de seguridad Nacional. 9. Derecho a la restitución de la tierra si hubiere sido despojado de ella, en los Términos establecidos en la presente Ley. 10. Derecho a la información sobre las rutas y los medios de acceso a las medidas Que se establecen en la presente Ley. 11. Derecho a conocer el estado de procesos judiciales y administrativos que se Estén adelantando, en los que tengan un interés como parte o intervinientes. 12. Derecho de las mujeres a vivir libres de violencia. Como segundo punto se trabajó en el debate general sobre instaurar la igualdad de género y poner fin a la violencia contra las mujeres estos dos temas son de gran importancia y actualidad están muy relacionadas y merecen tratarse simultáneamente, no se puede pretender lograr la igualdad de género sin poner primero fin a la a la violencia contra las mujeres. Por la misma razón, las relaciones de poder desequilibradas entre hombres y mujeres aumentan la vulnerabilidad de las mujeres frente a la violencia. Sumado a este una de cada tres mujeres serán víctimas de violencia sexual en algún momento de su vida, esta se observa en todos los países, sin excepción pero más frecuente en los países que presentan que presentan conflictos. Esta violencia priva a las mujeres y las niñas de su dignidad, viola sus derechos fundamentales, reduce su productividad y les impide desarrollar toda su potencialidad. La violencia contra la mujer tiene graves consecuencias para la paz y la seguridad y obstaculiza el desarrollo económico y los esfuerzos de reducción de la pobreza. PRIMERA COMISION PERMANENTE PAZ Y SEGURIDAD INTERNACIONAL En esta se realizó un debate sobre el tema de la ciberguerra, una grave amenaza para la paz y la seguridad mundial. 4 AQUI VIVE LA DEMOCRACIA Carrera 7ª N° 8 - 68 Edificio Nuevo del Congreso Oficina: 230 - Teléfonos: 382 3246 -382 3247 Bogotá D.C.	 Luis Fernando Duque García Senador de la República SEGUNDA COMISION PERMANENTE DESARROLLO SOSTENIBLE, FINANCIAMIENTO Y COMERCIO. Se trabajó el debate interactivo sobre el tema definir un nuevo sistema de gobernanza del agua y promover la acción parlamentaria en esta área. También trabajaron sobre el cambio climático y la inversión de las empresas en el desarrollo sostenible sesión conjunta con el foro mundial de inversión. TERCERA COMISION PERMANENTE DEMOCRACIA Y DERECHOS HUMANOS Se trabajó en la soberanía nacional, la no injerencia en los asuntos de los estados y los derechos humanos en el derecho internacional. Se resalta la importancia de garantizar la igualdad de los derechos para hombres y mujeres, y también subraya le responsabilidad de los estados ocupantes de proteger los derechos humanos en los territorios bajo su control. CUARTA COMISION PERMANENTE ASUNTOS DE LAS NACIONES UNIDAS Es fundamental la inversión de la empresa privada en el desarrollo de todos los temas de las naciones unidas ya que se fortalece los países, sus economías hay desarrollo sostenible entre los estados y ayuda mutua. 5 AQUI VIVE LA DEMOCRACIA Carrera 7ª N° 8 - 68 Edificio Nuevo del Congreso Oficina: 230 - Teléfonos: 382 3246 -382 3247 Bogotá D.C.



CONCLUSIONES

La 131ª Asamblea de la Unión Interparlamentaria se trató de un encuentro internacional de la mayor importancia, como Congresista de la República de Colombia y en mi calidad de Vicepresidente por Colombia del Parlamento Andino se me encomendó la misión de postular Cartagena de Indias como sede de la Asamblea 133ª que tendrá lugar en el octubre del año 2015, ante la solicitud mediante comunicación oficial remitida por el presidente Juan Manuel Santos y después de sostener una extensa reunión con colegas parlamentarios de todo el mundo y luego de una ardua labor y una argumentada exposición ante el Comité Ejecutivo de la Unión Interparlamentaria que acreditará la importancia de que Colombia sea sede de la Asamblea para la unión Interparlamentaria para el 2015, se logró el cometido y fue confirmada Colombia como la Sede de la Asamblea 133ª de la UIP, este se convertirá en un espacio interesante para exponer ante los 1300 parlamentarios de todo el mundo el proceso de paz y el gran esfuerzo que está haciendo el país para librar la guerra con las FARC.

Otro de los propósitos fue apoyar la candidatura del Senador Colombiano Juan Manuel Galán para la 1ª Vicepresidencia del Grupo América Latina y el Caribe GRULAC.

Entre otro de los grandes logros para nuestro país, fue haber obtenido la vicepresidencia de la comisión de Derecho Internacional Humanitario adjudicada a mi nombre, la cual genera todas las políticas de respeto, igualdad y equidad frente a circunstancias de vulneración de los seres humanos, lo que para nuestro país en medio de un proceso de paz tan importante e histórico, brinda garantías y apoyo a este gran fin.

Finalmente el objetivo fue logrado dejar en alto el nombre del país y tener una activa participación en las deliberaciones, así como fortalecer la imagen positiva, que destaca en el mundo de la democracia Colombia y lo cerca que estamos de lograr la paz.

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Carrera 7ª N° 8 - 68 Edificio Nuevo del Congreso
Oficina: 230 - Teléfonos: 382 3246 - 382 3247
Bogotá D.C.

6



ADJUNTÓ ME PERMITO REMITIR:

- Certificado de asistencia suscrito por la Sra. Marina Filippin - encargada de los servicios de acreditación.
- Copia de los documentos de trabajo desarrollados en la 131ª Asamblea de la UIP y Reuniones Conexas.
- Agenda donde registra mi postulación por parte del GRULAC para la 1ª Vicepresidencia de la comisión de Derecho Internacional Humanitario
- Carta del señor Presidente Juan Manuel Santos al Presidente de la Unión Interparlamentaria (Ofrecimiento de Colombia como sede de la 133ª Asamblea de la Unión Interparlamentaria).
- Carta de aceptación por parte del presidente de la GRULAC que acredita a Colombia como sede de la 133ª Asamblea de la Unión Interparlamentaria.
- Copia de la Resolución de Mesa Directiva del Senado de la República N° 072 del 01 de octubre de 2014.

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Carrera 7ª N° 8 - 68 Edificio Nuevo del Congreso
Oficina: 230 - Teléfonos: 382 3246 - 382 3247
Bogotá D.C.

7



REGISTRO FOTOGRÁFICO



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Carrera 7ª N° 8 - 68 Edificio Nuevo del Congreso
Oficina: 230 - Teléfonos: 382 3246 - 382 3247
Bogotá D.C.

8



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Carrera 7ª N° 8 - 68 Edificio Nuevo del Congreso
Oficina: 230 - Teléfonos: 382 3246 - 382 3247
Bogotá D.C.

9

Siendo las 11:13 p. m., la Presidencia levanta la sesión y convoca para el día miércoles 29 de octubre de 2014, a las 2:00 p. m.

El Presidente,

JOSÉ DAVID NAME CARDOZO

El Primer Vicepresidente,

JAIME ENRIQUE DURÁN BARRERA

La Segunda Vicepresidenta,

TERESITA GARCÍA ROMERO

El Secretario General,

GREGORIO ELJACH PACHECO