DNP Departamento Nacional de Planeación

TODOS POR UN NUEVO PAÍS
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

Bogotá D.C., lunes, 08 de febrero de 2016

Al responder cite este Nro.
20163100075541

CAMARA DE REPRESENTANTES
UNIDAD DE CORRESPONDENCIA
RECIBIDO
08 FEB 2016
FIRMA: 1231 afrdo
HORA: 4:43 pm

DG

Doctor
JAIR JOSE EBRATT DIAZ
Secretario General
Comisión Sexta Constitucional Permanente
Honorable Cámara de Representantes
Carrera 7 No. 8-68.
Congreso de la República
Ciudad D.C.

Asunto: Respuesta proposición número 018. Radicado 20166630031642 y al Traslado del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Radicado 20166630048042.

Respetado Secretario:

En atención a la proposición señalada en el asunto, suscrita por los H.R. Carlos Eduardo Guevara Villabon, relacionado con la construcción del metro de Bogotá, este Departamento Administrativo, en el marco de sus competencias, procede a dar respuesta en los siguientes términos:

"1.¿Sírvase informar cuántos recursos ha asignado o invertido la nación a la fecha para la construcción del metro de Bogotá? ¿Cuántos de ellos para la primera línea y cuánto se tiene proyectado para la segunda?"

A la fecha no se han asignado ni invertido recursos por parte de la nación en la construcción del metro de Bogotá. En este sentido, es preciso resaltar que el Consejo Superior de Política Fiscal (CONFIS) en su sesión del 26 de octubre de 2015, otorgó aval fiscal para los años 2017 a 2046 para la construcción e implementación de la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB) por un monto de 9,65 Billones de Pesos. Lo anterior constituye una indicación de la disponibilidad de espacio fiscal para el proyecto, acorde con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, y no constituye las vigencias futuras del mismo. Ahora bien, de acuerdo con los lineamientos establecidos en el documento CONPES 3677 de 2010, por medio del cual se describe la política del Gobierno nacional para participar en el desarrollo de la Movilidad Integral para la región Capital Bogotá - Cundinamarca, cada uno de los proyectos establecidos en el mencionado CONPES, además de cumplir con los requisitos técnicos, debe ser presentado ante el mismo CONPES y el CONFIS, en cumplimiento de la Ley 819 de 2003[1], con el objetivo de asegurar las vigencias futuras y los recursos necesarios de contrapartida para suscribir el convenio de cofinanciación que respalda definitivamente el compromiso de aportes de la nación.

En este sentido, el CONPES 3677 de 2010 estableció 10 requisitos técnicos que deben cumplir tanto el proyecto PLMB como todos los demás proyectos a que hace referencia el documento, los cuales se resumen a continuación[2]:

1. Modelación de la demanda de la región Capital Bogotá- Cundinamarca

[1] Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones.

[2] Estos requisitos técnicos a la fecha no han sido cumplidos en su totalidad por el Distrito de Bogotá para el proyecto PLMB

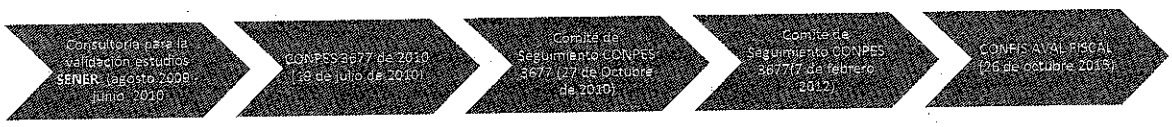
2. Modelo operacional
3. Modelo costos e ingresos
4. Evaluación económica y análisis costo beneficio
5. Modelo de remuneración
6. Modelo financiero para los componentes elegibles para financiación de la nación
7. Integración
8. Priorización
9. Riesgos de los componentes elegibles y distribución de los mismos de acuerdo con los CONPES 3107 y 3133 de 2001.
10. Formalización de mecanismos de coordinación interinstitucional.

De esta manera, hasta tanto no estén cumplidos en su totalidad los requisitos, no se podrá continuar con el trámite para la expedición de vigencias futuras y la firma del convenio de confinanciación respectivo. Cabe resaltar que el responsable de cumplir con estos requisitos es la entidad territorial que requiere los recursos, en este caso el Distrito Capital. Finalmente, con respecto a los recursos para la segunda línea, se debe aclarar que hasta el momento, los recursos solicitados por el Distrito de Bogotá y el aval fiscal otorgado corresponden solamente a la primera línea del metro.

"2.Sírvase informar las acciones que ha adelantado la entidad en el proceso de estructuración de la primera línea del metro de Bogotá, en una línea de tiempo."

En la **gráfica N° 1** se discriminan las acciones que se han adelantado por parte del Departamento Nacional de Planeación (DNP) en el proceso de estructuración de la primera línea de metro de Bogotá.

Gráfica N° 1



Es importante resaltar que el DNP no ha participado de manera directa en la estructuración del proyecto PLMB. Así, en uso de su autonomía, el Distrito Capital, ha adelantado los estudios y diseños y la estructuración del proyecto. No obstante, como resultado de un acuerdo celebrado en el año 2009 entre la alcaldía de Bogotá, la Gobernación de Cundinamarca y la nación (representada por los Ministerios de Transporte, Hacienda y Crédito Público y el DNP), con el objeto de unir esfuerzos para desarrollar proyectos conjuntos de movilidad, se incluyó el compromiso de la nación de contratar un validador que asesorara y acompañara a la nación, con el fin de recomendar cómo se realizará la cofinanciación por parte de la nación de los proyectos de movilidad de la región Capital, entre ellos, el metro de Bogotá.

En ese contexto, el Gobierno nacional, a través del DNP, contrató a la Universidad Nacional de Colombia y a la Universidad de los Andes para brindar "*asesoría y acompañamiento al Departamento Nacional de Planeación en el análisis de priorización de las estrategias de movilidad a implementar en la región Capital Bogotá Cundinamarca*". En desarrollo de esta labor, estas universidades llevaron a cabo la revisión y análisis de los productos técnicos correspondientes a los estudios realizados por SENER[3], con el propósito de validarlos y generar recomendaciones sobre las alternativas presentadas, orientadas a buscar el mayor beneficio con la opción seleccionada. Tales recomendaciones fueron tenidas en cuenta para la formulación del CONPES 3677

[3] SENER es un grupo privado de ingeniería y tecnología fundado en 1956.

en la sesión de octubre de 2011.Ahora bien, en este contexto es importante hacer mención a lo dispuesto en la Ley 310 de 1996[4] con respecto a la participación de la nación en la cofinanciación de este tipo de proyectos, mediante aportes que están comprendidos entre el 40% y el 70% del servicio de la deuda de los mismos. Así, dicha cofinanciación está sujeta al cumplimiento de algunos requisitos legales los cuales se establecen en el artículo 2º de la Ley 310 de 1996[5] que modifica la Ley 86 de 1989[6], a saber:

1. Que se constituya una sociedad por acciones que será la titular de este tipo de sistema de transporté, en caso de hacerse un aporte de capital.
2. Que el proyecto respectivo tenga concepto previo del CONPES, mediante 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 9ª de 1989, o normas que la 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[7] y demás disposiciones vigentes sobre la materia.
5. Que esté formalmente constituida una Autoridad Única de Transporte para la administración del Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros propuesto.

En este sentido, una vez el Distrito de Bogotá tenga el proyecto estructurado, corresponderá a la nación revisar si el mismo cumple con las condiciones establecidas en la ley y los documentos CONPES respectivos, para que el mismo sea elegible de ser cofinanciado con recursos de la nación.

"3. Sírvase informar los resultados del proceso de estructuración antes señalado".

Teniendo en cuenta lo establecido en el punto anterior, para el cumplimiento de los requisitos mencionados, el Distrito de Bogotá determinó como actividad indispensable el desarrollo de la estructuración integral del metro de Bogotá y se definió que por la naturaleza e idoneidad de la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN) esta sería la entidad encargada de realizar esta labor, por lo que mediante radicado 20165220073001 se procedió a dar traslado por competencia a le mencionada entidad, (anexo copia).

En este sentido, el 26 de diciembre de 2014, el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) y la FDN, suscribieron el Convenio Interadministrativo 1880, cuyo objeto es *"aunar esfuerzos para el desarrollo de las actividades relacionadas con la estructuración integral del proyecto "Primera Línea del Metro de Bogotá" en dos fases, a saber: Fase 1 denominada "Diseño de la Transacción" y Fase 2, denominada "Estructuración integral".*

De acuerdo con lo dispuesto en el mencionado convenio, la fase 1 consistía en "*adelantar la conceptualización del esquema más eficiente para la financiación del proyecto, de modo que se identifiquen fuentes de financiación viables para el mismo, y se determinen mecanismos y condiciones a través de los cuales se accederá a estos recursos* (...)". Con respecto a la fase 2 el mencionado convenio establece que esta *"consiste en el desarrollo de un conjunto de actividades y estudios que permitan consolidar los estudios técnicos y contar*

[4] Por medio de la cual se modifica la Ley 86 de 1989.

[5] El numeral 6 del artículo 2 fue derogado por el art. 267 de la Ley 1753 de 2015

[6] Por la cual se dictan normas sobre sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros y se proveen recursos para su financiamiento.

[7] Decreto fue derogado por el artículo 33 del Decreto 2844 de 2010, incorporado en el DUR Planeación en el capítulo 1 título 6 *"Sistema Unificado de Inversión Pública"*

con las bases jurídicas y financieras para lograr la vinculación de inversionistas públicos y/o privados. Durante esta fase se realizarán las actividades de promoción y procesos de selección y contratación que se requieran para lograr tanto la financiación como la ejecución del Proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá". En este sentido, vale la pena resaltar que el DNP no es el estructurador del proyecto ni ha contratado firmas especializadas para llevar a cabo dicha labor, por lo cual no le es posible informar el resultado de la estructuración, pues los estudios y los resultados de la estructuración son propiedad del Distrito de Bogotá en su calidad de contratante de la FDN como estructurador del proyecto.

"4. Sírvase remitir el documento CONPES diseñado para la financiación del metro de Bogotá, así como los documentos técnicos respectivos."

Teniendo en cuenta que a la fecha el Distrito no ha cumplido con la totalidad de requisitos establecidos en la Ley 310 de 1996, ni aquellos fijados en el documento CONPES 3677 de 2010, la nación no ha podido continuar con el trámite del proyecto con miras a expedir el CONPES y a surtir el trámite para la aprobación de vigencias futuras y firma del convenio de cofinanciación. En consecuencia, teniendo en cuenta que actualmente no existe documento CONPES diseñado para la financiación del metro de Bogotá, no nos resulta posible anexar el documento solicitado.

"5. Sírvase anexar las actas de las reuniones que se han tenido con el Alcalde Electo Dr. Enrique Peñalosa sobre el tema".

El pasado 30 de octubre de 2015 se sostuvo una reunión de presentación general con el entonces alcalde electo Enrique Peñalosa en donde se tocaron distintos temas de trabajo entre DNP y el Distrito. No obstante no se levantó acta del encuentro, dado que se trataba de una reunión general no para un tema específico o único.

"6.Sírvase informar si el Dr. Peñalosa ha presentado objeciones al diseño y al proceso de estructuración de la Primera Línea del Metro".

A la fecha, la entidad no ha recibido comunicación oficial en la que el señor alcalde Enrique Peñalosa formule objeciones al diseño y/o al proceso de estructuración de la PLMB. En los anteriores términos se atiende el cuestionario del asunto, no sin antes reiterar el compromiso de este Departamento Administrativo en proporcionar toda la información requerida para el ejercicio del control político que le corresponde realizar al Honorable Congreso de la República.

Cordialmente,

SIMÓN GAVIRIA MUÑOZ
Director General

Elaboró: Luis Felipe Lota, Subdirector de Transporte
Consolidó: Christian Camilo Orjuela Galeano, OAJ
Revisó: Edgar Antonio Gómez Álvarez, Jefe de la Oficina Asesora Jurídica (E).
Geovanny Rodríguez, Asesor Dirección General

Anexo: Lo enunciado en un (1) folio, referente al Traslado por competencia al Gerente de Estructuración del Metro de Bogotá radicado 20165220073001.

DNP Departamento Nacional de Planeación

TODOS POR UN NUEVO PAÍS
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

Bogotá, viernes, 05 de febrero de 2016

Al responder cite este Nro.
20165220073001

ST

Doctor
DIEGO SÁNCHEZ FONSECA
Gerente de Estructuración Metro de Bogotá
Financiera de Desarrollo Nacional – FDN
Carrera 7 No. 71 - 52 Torre B piso 6, Código Postal 110231
Bogotá D.C.

Asunto: Traslado Derecho de Petición - Ley 5ª. - H.R. Carlos Eduardo Guevara Villabón

Respetado doctor Sánchez:

De conformidad con el artículo 21 de la Ley 1437 de 2011[1], en su calidad de Gerente de la estructuración del proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá, respetuosamente se da traslado de la petición contenida en el oficio del asunto, mediante la cual el H. Representante Carlos Eduardo Guevara Villabón, solicita información relacionada con los resultados de la estructuración técnica, legal y financiera del Metro de Bogotá.

Así las cosas, de manera atenta se solicita responder las inquietudes contenidas el numeral 3 de la solicitud directamente al peticionario, con copia de la respuesta a este Departamento Administrativo.

Agradezco su amable atención y aprovecho la oportunidad para manifestar la disposición del Departamento Nacional de Planeación para atender cualquier inquietud o sugerencia.

Cordial saludo,

LUIS FELIPE LOTA
Subdirector de Transporte

Anexo: Uno (2 folios), Radicado No. 20166630031642

Preparó: Andrea Ortegón L.

[1] Sustituido por el art. 21 de la Ley 1755 del 30 de junio de 2015"***Artículo 21. Funcionario sin competencia.*** *Si la autoridad a quien se dirige la petición no es la competente, se informará de inmediato al interesado si este actúa verbalmente, o dentro de los cinco (5) días siguientes al de la recepción, si obró por escrito. Dentro del término señalado remitirá la petición al competente y enviará copia del oficio remisorio al peticionario o en caso de no existir funcionario competente así se lo comunicará. Los términos para decidir o responder se contarán a partir del día siguiente a la recepción de la petición por la autoridad competente".*