



DNP Departamento
Nacional
de Planeación



**TODOS POR UN
NUEVO PAÍS**
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

Bogotá D.C., miércoles, 16 de noviembre de 2016

DG

Doctora:

AMPARO YANETH CALDERON PERDOMO

Secretaria General

Comisión Primera Constitucional

Senado de la República

Carrera 7 N° 8-68 edificio Nuevo del Congreso, Código Postal 111711

Congreso de la República

Ciudad D.C.



Al responder cite este Nro.

20163100859771



CAMARA DE REPRESENTANTES
SECCION DE CORRESPONDENCIA
CORRESPONDENCIA RECIBIDA

Fecha: 17 NOV 16 Hora: 2:59 PM

Firma: 16052

Asunto: Respuesta a la proposición con radicados 20166630574792 y 20166630573722, en relación con la información del oficio C.P.C.P 3.1-177 de septiembre de 2014.

Estimada Secretaria:

En atención a la proposición señalada en el asunto, suscrita por la H. Representante Angélica Lozano, relacionada con la construcción de la primera línea del metro de Bogotá, la cual por errores ajenos al Departamento Nacional de Planeación no surtió un proceso de radicación adecuado, imposibilitando tener conocimiento de la misma, toda vez, que no reposa en el sistema de gestión documental de la entidad ningún ingreso en el sistema de radicación Orfeo en septiembre de 2014 con dichas características, no obstante lamentando dicho impase, y teniendo conocimiento de la citación al debate de control político, relacionado en los radicados 4792 y 3722 antes indicados, este Departamento Administrativo, en el marco de sus competencias, procede a dar respuesta a las preguntas formuladas en los siguientes términos:

1. ¿Cuáles han sido las acciones del Departamento Nacional de Planeación para garantizar la construcción de la Primera Línea de Metro?

Por solicitud de las diferentes administraciones distritales que han avanzado en estudios para la implementación de la Primera Línea de Metro de Bogotá (PLMB), el Departamento Nacional de Planeación (DNP) ha realizado un constante acompañamiento técnico al Distrito Capital para que este pueda definir el alcance del proyecto de la PLMB.

Así, en el año 2009 el DNP contrató a la Universidad Nacional de Colombia y a la Universidad de los Andes para validar el diseño conceptual de la PLMB realizado por la firma SENER durante los años 2008-2009. De este análisis surgieron varias recomendaciones adoptadas por el Distrito.



Posteriormente, en el documento CONPES 3677 de 2010¹, se recogieron los siguientes pasos del proyecto y se definieron los requisitos técnicos que deben cumplir los diferentes proyectos de movilidad de la Región Capital previo a la suscripción del convenio de cofinanciación con la Nación para la cofinanciación del mismo. Estos requisitos se consideran una guía de la información y estudios mínimos que debe contener cada proyecto previo a licitación para asegurar un proyecto exitoso.

Por otro lado, el DNP ha coordinado y participado en reuniones quincenales con el objetivo de organizar temas pendientes y avanzar en el desarrollo del documento CONPES convocándose a las entidades competentes de la nación y el distrito. En este sentido, por parte de la nación asisten el Ministerio de Transporte, Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el DNP, y por parte del Distrito asisten la Secretaría Distrital de Movilidad, Transmilenio y la Gerencia del Proyecto Metro a fin de revisar el avance en el cumplimiento de los requisitos técnicos del CONPES 3677 y avanzar en el desarrollo del proyecto con miras a la expedición del documento CONPES. En estas reuniones se ha buscado dar claridad en las fechas de entrega y el alcance de cada uno de los diez requisitos, los elementos co-financiables y los mecanismos de seguimiento de los proyectos.

De acuerdo con las necesidades manifestadas por el Distrito, el DNP participó en la obtención de recursos de cooperación con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) por USD \$500 mil dolares para el desarrollo de la evaluación socioeconómica del proyecto (requisito técnico para la cofinanciación) y el diseño de la empresa metro, estudios próximos a ser contratados por el BID.

“2. ¿Cuáles son los alcances del CONPES que prepara el departamento que usted dirige para garantizar recursos para la construcción de la Primera Línea de Metro de Bogotá?”.

De acuerdo con el CONPES 3677, todos los proyectos correspondientes a la Región Capital Bogotá – Cundinamarca que soliciten cofinanciación de la Nación deben cumplir con diez (10) requisitos técnicos. No obstante, en el momento de estructurar los proyectos tales como el Regiotram, la implementación de las Fases II y III de Transmilenio Soacha e incluso el proyecto PLMB presentado por la anterior administración distrital, resultó necesario precisar el alcance de cada uno de estos, así como el momento del tiempo en el que cada uno debía ser presentado. Por esta y otras razones, el nuevo documento CONPES busca redefinir los mecanismos de participación de la Nación en los proyectos de movilidad de la Región Capital. En relación a esto, el nuevo documento CONPES busca brindar claridad tanto en el alcance de los requisitos técnicos que deben cumplir los proyectos, como en los entregables de cada uno y el momento en que es requerido para la cofinanciación. En este sentido es necesario aclarar que la presentación de los 10 requisitos técnicos aludidos, se mantiene como requisito previo para la suscripción del convenio de cofinanciación entre la nación y las entidades territoriales de la Región Capital para todos los proyectos que estos sometan a consideración de la nación para cofinanciación.

Adicionalmente, teniendo en cuenta el avance en la maduración de los diferentes proyectos que las entidades territoriales que componen la Región Capital pretenden someter a consideración del CONPES para ser elegibles de cofinanciación, en este documento se presenta una actualización del

¹ CONPES de movilidad integral para la región capital Bogotá - Cundinamarca



estado de cada uno de los proyectos, así como los pasos a seguir para que los mismos puedan ser susceptibles de una posible cofinanciación de la nación. Por último, se propone un nuevo esquema de seguimiento a los proyectos teniendo en cuenta las dificultades que presentó el comité propuesto con anterioridad.

“3. ¿De qué manera será incluida la construcción de Primera Línea de Metro de Bogotá en el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018?”

La Ley 1753 de 2015 por medio de la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2014-2018 “*Todos por un nuevo país*”, incluye diferentes artículos relacionados con la construcción de sistemas de metro. Estos fueron concebidos con el objetivo de reflejar más adecuadamente la naturaleza de los proyectos metro, viabilizar recursos y ampliar el marco fiscal para estos sistemas para así hacer más factible su financiación. En este orden de ideas y como primera medida, el artículo 31 “*Financiación de sistemas de transporte*”, establece que “las entidades territoriales y/o el Gobierno nacional, (...), puedan realizar inversiones en la etapa pre-operativa en infraestructura física y adquisición inicial total o parcial de material rodante (vehículos) de sistemas de metro o de transporte férreo”. Adicionalmente, establece que para los sistemas metro, “(...) el CONFIS podrá autorizar vigencias futuras hasta por el plazo del servicio de la deuda del proyecto de conformidad con la Ley 310 de 1996, dentro del límite anual de autorizaciones para comprometer vigencias futuras establecidas en el artículo 26 de la Ley 1508 de 2012.”

Por otro lado, el Artículo 32, “*Apoyo a los sistemas de transporte*”, establece que el Gobierno nacional podrá apoyar los SITM, SETP, SITP, SITR que se encuentren en operación, implementación y estructuración, de conformidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Por último, el Artículo 33, “*Otras fuentes de financiación para los sistemas de transporte*”, crea la posibilidad de implementar nuevos mecanismos de financiación para los sistemas de transporte con el objeto de contribuir a la sostenibilidad de los mismos, continuar con la estrategia de liberar de la tarifa aquellos elementos que no hacen parte de la operación y contar con mecanismos de gestión de la demanda.

El artículo establece que las entidades territoriales podrán “determinar, definir y establecer nuevos recursos de financiación públicos y/o privados que permitan lograr la sostenibilidad económica, ambiental, social e institucional de los sistemas SITM, SETP, SITP y SITR”. Para lograr lo anterior, se describen cuatro (4) mecanismos entre los que se encuentren cobros por congestión, asociaciones público privadas y cobros de valorización u otras herramientas de captura de valor.

La nación por su parte, podrá cofinanciar proyectos de Asociación Público Privada para el desarrollo de Sistemas de Servicio Público Urbano de Transporte de Pasajeros o de algunos de sus componentes o unidades funcionales hasta por el “70% del menor valor entre los desembolsos de recursos públicos solicitados para la ejecución del proyecto y el valor estimado del costo y la financiación de las actividades de diseño, pre-construcción y construcción del proyecto”. Los recursos



de cofinanciación, no podrán ser destinados a la adquisición de vehículos o material rodante, con excepción de los proyectos de sistemas de metro o de transporte férreo interurbano de pasajeros.

4. ¿Cuáles son los recursos que se dispondrá en el plan plurianual de inversiones del Plan Nacional de Desarrollo de la vigencia 2014-2018 para la construcción de Primera Línea de Metro?

Respecto al presente numeral esta entidad procedió a dar traslado por competencia al Ministerio de Hacienda y Crédito Público mediante oficio radicado con el número 20165220856171, (adjunto copia). No obstante, lo anterior y sin perjuicio de lo que al respecto indique la mencionada Cartera de manera atenta se indica:

En términos de los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo 2015-2018 "Todos por un Nuevo País", un 30.7% de los recursos del Plan Plurianual de Inversiones están considerados para Infraestructura y Competitividad Estratégica. Estos recursos ascienden a \$242.913 millones de pesos de 2014 y en este rubro se consideran los sistemas de transporte masivo.

Sin embargo, se debe resaltar que, en octubre de 2015, el CONFIS otorgó un aval fiscal por \$9.65 billones de pesos para el proyecto PLMB los cuales, dependiendo del grado de maduración de los estudios del proyecto podrán ser ejecutados a través de un convenio de cofinanciación Nación-Distrito, a partir del año 2017. La disponibilidad del espacio fiscal de estos recursos está distribuida durante los años 2017 y 2046.

En los anteriores términos se atiende la proposición 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: Cesar Peñalosa, Director de Infraestructura y Energía Sostenible
Consolidó: Christian Camilo Orjuela Galeano, abogado Oficina Asesora Jurídica
Revisó: Fabiola Paez, Jefe Oficina Asesora Jurídica
Geovanny Rodríguez, Asesor Dirección General

Anexo: Lo enunciado en un (1) folio.



DNP Departamento
Nacional
de Planeación



**TODOS POR UN
NUEVO PAÍS**
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

Bogotá, jueves, 10 de noviembre de 2016

ST



Al responder cite este Nro.
20165220856171

Doctor
CAMILO BARCO MUÑOZ
Director General de Participaciones Estatales
Ministerio de Hacienda y Crédito Público
Carrera 8 # 6C- 38, Código Postal 111711
Bogotá D.C.

Asunto: Traslado de solicitud de radicado No. 20166630574792

Respetado doctor Barco:

De conformidad con el artículo 21 de la Ley 1437 de 2011¹, en su calidad de Director General de Participaciones Estatales, respetuosamente se da traslado de la petición contenida en el oficio relacionado en el asunto, mediante la cual la Comisión Primera del Senado envía un cuestionario relacionado con la Primera Línea del Metro de Bogotá.

De manera atenta se solicita responder las inquietudes contenidas en el punto cuatro (4) del cuestionario que se anexa a esta carta, y enviar 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: Un (1) folio

Preparó: María Carolina Lecompte
Revisó: Andrea Ortegón Lopez

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.*"

1000