



NIT.899.999.055-4

PROSPERIDAD PARA TODOS



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20141050356461



01-10-2014

Bogotá, D.C., 01-10-2014

Doctora
AMPARO YANETH CALDERON PERDOMO
Secretaria Comisión Primera
CÁMARA
CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
Carrera 7 No 8-68
Bogotá

CÁMARA DE REPRESENTANTES
UNIDAD DE CORRESPONDENCIA

06 OCT 2014

FIRMA: *[Signature]* 29254

HORA: 11:43 am

Asunto Oficio C.P.C.P.3.1.177-2014, radicado MT 20143210556402. Proposición S/N.

Respetada Doctora Amparo:

Cordialmente damos respuesta al cuestionario de la proposición del asunto, solicitada por los representantes Jaime Buenahora Febres y José Neftali Santos Ramírez, sobre el Metro de Bogotá:

1. ¿Cuáles han sido las acciones del Ministerio de Transporte para garantizar la construcción de la primera línea de Metro de Bogotá?

La Nación ha elaborado el documento Conpes 3677 (Julio de 2010) – Conpes de Movilidad Integral para la Región Capital Bogotá- Cundinamarca, documento que 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.

Por otro lado, se han realizado reuniones con el Distrito Capital, en las que éste ha presentado de manera general los avances que ha tenido en los diseños de ingeniería básica. Es importante señalar que el Conpes 3677 plantea los siguientes requisitos como soporte para la estructuración de un Conpes de seguimiento que viabilice la construcción del proyecto metro:



PROSPERIDAD PARA TODOS



NIT.899.999.055-4

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20141050356461



01-10-2014

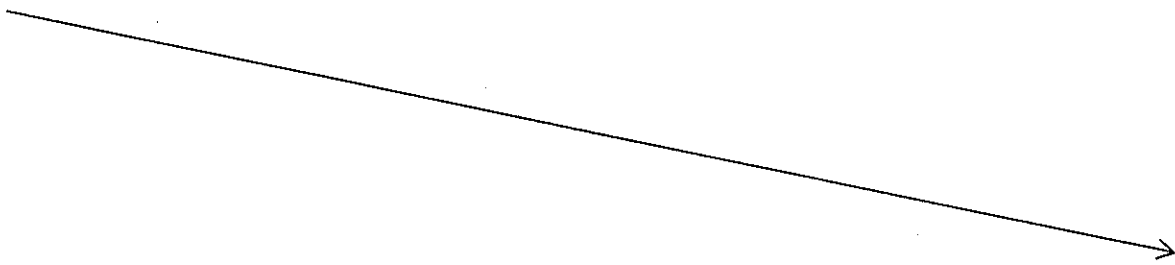
No.	REQUISITO CONPES 3677
1	Incorporación en el modelo de la demanda de la Región Capital Bogotá – Cundinamarca
2	Presentación del modelo operacional del Sistema Integrado de Transporte Publico
3	Desarrollo del modelo de costos e ingresos (en el caso del Distrito, su impacto en el modelo SITP)
4	Evaluación Económica y Análisis Costo Beneficio del SITP
5	Presentación del modelo de remuneración de los diferentes actores
6	Presentación del modelo financiero de los componentes elegibles para financiación de la Nación
7	Propuesta de integración con el sistema integrado de transporte público de la Región Capital
8	Priorización, entendida como la justificación de la necesidad de implementación del proyecto
9	Determinación de los riesgos de los componentes elegibles del proyecto
10	Propuesta de 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

Para dar cumplimiento a estos requisitos el Distrito deberá finalizar la estructuración técnica legal y financiera del proyecto, las cuales se encuentran en desarrollo, de acuerdo con la información suministrada por el Distrito.

La Nación ha propuesto al Distrito concretar la institucionalidad para asumir el desarrollo de este proyecto y generar mesas de trabajo interinstitucionales para el seguimiento del mismo.

2. ¿Cuál es el monto de recursos asignado por la Nación para la construcción de la primera línea metro de Bogotá?

Los recursos Nación para la financiación de este proyecto se encuentran definidos en el Conpes 3677 de 19 de julio de 2010, tal como se indica a continuación





MinTransporte

NIT.899.999.055-4

PROSPERIDAD PARA TODOS



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20141050356461



01-10-2014

de 2003² y el artículo 23³ del Decreto 4730 de 2005⁴; adicionalmente, el documento presenta los términos para la participación de la Nación en éste proyecto.

4. ¿Cuál es el monto de recursos destinado para la construcción de la primera línea metro de Bogotá en la vigencia 2015?

Aunque el perfil de aportes finales depende de la revisión del Marco de Gasto de Mediano Plazo por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y del aval del CONFIS, el perfil de aportes por parte de la Nación que está previsto en el Conpes 3677 no tiene previstos recursos de la Nación en la vigencia 2015.

5. ¿Cuál es el procedimiento establecido para transferir los recursos para la construcción de la primera línea metro de Bogotá?

En primer lugar, el Distrito deberá presentar los diseños definitivos del Metro al Comité de Seguimiento establecido mediante el Conpes 3677, y cumplir los requisitos estipulados en dicho documento para solicitar al Departamento Nacional de Planeación la elaboración de un Conpes para viabilizar declarar de importancia estratégica el proyecto metro para la ciudad de Bogotá.

Los trámites que se deben realizar para garantizar los desembolsos posteriores al Distrito Capital, están reglados por la Ley 310 de 1996, que establece las condiciones mediante las cuales la Nación puede cofinanciar los proyectos de transporte en las ciudades.

El Artículo 2º indica lo siguiente:

"Artículo 2º.- 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, siempre y cuando se cumplan

autorizaciones aprobadas por el Consejo, para estos casos.

Para asumir obligaciones que afecten presupuestos de vigencias futuras, los contratos de empréstito y las contrapartidas que en estos se estipulen no requieren la autorización del Consejo Superior de Política Fiscal, CONFIS. Estos contratos se registrarán por las normas que regulan las operaciones de crédito público...

² Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones

³ Artículo 23. Viabilidad fiscal para la aprobación de vigencias futuras excepcionales. Los proyectos de inversión que requieran vigencias futuras excepcionales y superen el respectivo período de Gobierno, deben contar con el aval fiscal por parte del CONFIS, antes de su declaratoria de importancia estratégica por parte del CONPES.

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.

⁴ Por el cual se reglamentan normas orgánicas del presupuesto



MinTransporte
Ministerio de Transportes

NIT.899.999.055-4

PROSPERIDAD PARA TODOS



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20141050356461



01-10-2014

Año	Recursos para Bogotá	Recursos para Cundinamarca	Total Nación
2016	358.216	47.762	405.978
2017	368.962	49.195	418.157
2018	380.031	50.671	430.702
2019	391.432	52.191	443.623
2020	403.175	53.757	456.932
2021	415.271	55.369	470.640
2022	427.729	57.030	484.759
2023	440.560	58.741	499.302
2024	453.777	60.503	514.281
2025	467.391	62.319	529.709
2026	481.412	64.188	545.600
2027	495.855	66.114	561.968
2028	510.730	68.097	578.828
2029	526.052	70.140	596.192
2030	541.834	72.244	614.078
2031	558.089	74.412	632.500
2032	574.832	76.644	651.476

Fuente: Conpes 3677

Sin embargo, dado el avance de la ingeniería básica, el Distrito ha manifestado que el monto requerido podría ser mayor, sin haber concretado una cifra a la fecha.

El perfil de aportes finales depende de la revisión del Marco de Gasto de Mediano Plazo por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y del aval del CONFIS.

3. ¿Cuál será el aporte de recursos de la Nación para la construcción de la primera línea metro de Bogotá en el Plan Plurianual de inversiones del Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018?

Como se mencionó en el CONPES 3677 existe una previsión de recursos para la ejecución del proyecto Metro, una vez el distrito cumpla con las condiciones allí definidas, se procederá a viabilizar el Conpes que tiene como objetivo someter a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social CONPES, la declaración de importancia estratégica del proyecto "Metro Pesado de Transporte Público de Bogotá D.C."; en desarrollo de lo prescrito por el artículo 11¹ de la Ley 819

¹ Artículo 11. Vigencias futuras excepcionales. El Consejo Superior de Política Fiscal, CONFIS, en casos excepcionales para las obras de infraestructura, energía, comunicaciones, aeronáutica, 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 apropiación 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 consultar las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo del que trata el artículo 1º de esta ley. La secretaría ejecutiva del CONFIS enviará trimestralmente a las comisiones económicas del Congreso una relación de las



NIT.899.999.055-4

PROSPERIDAD PARA TODOS



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20141050356461



01-10-2014

los siguientes requisitos:

1. Que se constituyan una sociedad por acciones que será la titular de este tipo de sistema de transporte, en caso de hacerse un aporte de capital.
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) del SITM 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 interesado⁵ debe cumplir con los siguientes requisitos:

- a. Constituir la sociedad por acciones o ente gestor que sea titular del SITM, en caso de hacerse un aporte de capital. (Ley 310 de 1996).
- b. 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).
- c. Proponer un Plan Integral de Transporte Masivo coherente con el respectivo

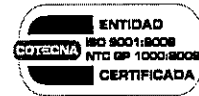
⁵ El área de influencia de un sistema de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros, estará comprendida por las áreas urbanas, suburbanas y por los municipios a los cuales el sistema sirve de interconexión directa e indirecta



MinTransporte
Ministerio de Transporte

NIT.899.999.055-4

PROSPERIDAD PARA TODOS



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20141050356461



01-10-2014

- Plan Integral de Desarrollo Urbano, según lo dispuesto en la Ley 9ª de 1989 (2), o normas que la modifiquen o sustituyan (Ley 310 de 1996).
- d. Haber consignado el SITM en el Plan de Ordenamiento Territorial del respectivo municipio (Ley 310 de 1996).
 - e. 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).
 - f. 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).
 - g. Haber incluido el proyecto de Sistema Integrado de Transporte Masivo en el Plan Nacional de Desarrollo. (Ley 310 de 1996).
 - h. Demostrar que tiene capacidad fiscal y disponibilidad financiera para cofinanciar su participación en el proyecto (Ley 312 de 2003).
 - i. 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).
 - j. Garantizar el financiamiento de los SITM 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).
 - k. Suscribir el Contrato de Usufructo de las acciones del ente gestor, con las entidades correspondientes.
 - l. 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 en el proyecto, deberán dar cumplimiento a las Políticas Nacionales previstas en los Documentos CONPES pertinentes.

Atentamente,


NATALIA ABELLO VIVES
Ministra de Transporte

Proyectó y Revisó: Dra. Ayda Lucy Ospina, Directora Transporte y Tránsito, Dra. Martha Caldas Coordinadora UMUS; Dra Elizabeth Pinto Hernández, Asesora Despacho Ministra.