

1.1 Oficina Asesora de Jurídica

Bogotá. D.C.,

Doctor

JAIR JOSÉ EBRATT DÍAZ

Comisión Sexta Constitucional Permanente

CÁMARA DE REPRESENTANTES

Ciudad.

Asunto: Control Político Proposición No. 41 –
Proyectos estratégicos en materia de transporte
e infraestructura del departamento de Antioquia
y Medellín.

Respetado Secretario:

En atención al asunto de la referencia, mediante el cual se informa de la citación a control político relacionado con la inversión y apoyo que se ha realizado a proyectos estratégicos en materia de transporte e infraestructura del departamento de Antioquia y el municipio de Medellín, aprobado en la proposición No. 41 de 2017, para lo cual se remitieron dos cuestionarios, de manera atenta, me permito dar respuesta en los siguientes términos:

I. Cuestionario inicial a la proposición No. 041-2017

1. ¿Conoce el Ministerio de Hacienda, el proyecto del corredor de la 80 de Medellín y los avances que se han realizado con la asesoría de la Financiera de Desarrollo Nacional?

Sobre el particular, esta Cartera dio traslado del cuestionario a la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN) por ser de su competencia, de lo cual adjunto copia. No obstante, es importante anotar que el día 18 de abril de 2017, se llevó a cabo una reunión entre el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN) en el que la Financiera indicó que se encuentra adelantando la estructuración técnica, legal y financiera del proyecto Corredor de la 80. Así mismo, esa entidad realizó una presentación sobre el alcance y costos del proyecto. Adicionalmente, en mayo de 2017, el Alcalde de Medellín, el Ministro de Hacienda en compañía del Presidente de la Financiera de Desarrollo Nacional revisaron los escenarios financieros de este proyecto.

2. Concretamente ¿qué análisis financieros y técnicos se han realizado en el presupuesto de la Nación para determinar la viabilidad de los proyectos estratégicos de movilidad de Medellín: Corredor de la 80 y Metro-cable del Picacho?

Con respecto al proyecto **Corredor de la 80**, hasta la fecha el Ministerio de Hacienda y Crédito Público no ha elaborado ningún documento que contenga el análisis técnico y financiero que determine su viabilidad, ya que para su realización se requiere solicitud previa del Ministerio de Transporte a esta Cartera. Así mismo, debe tenerse en cuenta que es necesario contar con los diseños ajustados que permitan determinar el alcance y costo real del proyecto (en su Etapa III). De igual modo, es necesario agotar todas las etapas de validación técnica que se encuentran a cargo del Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Transporte. De

conformidad con lo establecido en la Ley 310 de 1996¹, para proceder a la posibilidad de la participación de la Nación en la cofinanciación.

En relación con el proyecto **Metro-cable del Picacho**, al igual que con el anterior proyecto, este Ministerio no ha elaborado ningún documento que contenga el análisis técnico y financiero que determine su viabilidad, pues se requiere para su realización de solicitud previa del Ministerio de Transporte.

Es pertinente anotar que el Departamento Nacional de Planeación efectuó la revisión técnica de este proyecto en su Etapa III. No obstante, se encuentra pendiente que el Ministerio de Transporte realice la revisión del proyecto de acuerdo con los parámetros establecidos en la Resolución 1813 de 2012² emitida por ese Ministerio. Vale la pena destacar que en los meses de febrero y mayo del año 2017 se llevaron a cabo dos reuniones entre el Ministerio de Hacienda y el alcalde de Medellín con el fin de determinar el aporte de financiación de la Nación y el municipio de Medellín. Igualmente, se señaló la conveniencia de involucrar a la gobernación de Antioquia en el proyecto.

Finalmente, por tratarse de asuntos que se encuentran relacionados directamente con las competencias asignadas al Departamento Nacional de Planeación y al Ministerio de Transporte, se dio traslado del cuestionario a estas entidades, de lo cual adjunto copia.

3. ¿Existe respuesta formal a la solicitud de cofinanciación de proyecto Corredor de la 80 y Cable Picacho que hizo Medellín en meses anteriores? De no ser así ¿Cuándo se daría?

Al respecto, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público ha emitido respuesta formal sobre la cofinanciación de los Proyectos Corredor de la 80 y Metro-cable del Picacho, en las oportunidades que se ha elevado una solicitud formal, requiriendo información sobre esta materia, las cuales se anexan a esta respuesta, y que corresponden a las siguientes:

El 24 de agosto de 2016 se dio de manera conjunta con el Departamento Nacional de Planeación y Ministerio de Transporte respuesta al alcalde de Medellín, Dr. Federico Gutiérrez Zuluaga, con respecto al estado de los proyectos de transporte de Medellín (Metro de Medellín, Corredor de la 80 y Metro-Cable del Picacho).

Por su parte, el 3 de abril de 2017 se remitió una comunicación a María Paulina Aguinaga, concejal del municipio de Medellín, sobre la existencia de una apropiación presupuestal para cofinanciar el Metro-Cable del Picacho.

4. ¿Cuál es el presupuesto asignado para proyectos de transporte público de calidad como eje estructurador de la movilidad de Medellín, de acuerdo a la Ley 310 de 1996 y el Plan de Desarrollo Nacional?

El único proyecto de transporte público para la ciudad de Medellín que cuenta con presupuesto asignado en cumplimiento de la Ley 310 de 1996, corresponde al SITM del Valle de Aburrá. Los términos en los que participa la Nación en este proyecto se encuentran definidos en el documento CONPES 3307 del 6 de septiembre de 2004³ que contiene los parámetros para permitir la integración del sistema urbano de transporte en la ciudad de Medellín y su área de influencia, además de garantizar su mejora. El valor de la inversión por parte de la Nación a ese proyecto asciende a la suma de **\$527.161** millones de los cuales se han girado **\$379.388** millones, equivalente al 72% (cifras expresadas en constantes de 2016, corte marzo 31 de 2017).

¹ "Por medio del cual se modifica la Ley 86 de 1989"

² "Por la cual se adopta el Manual Metodológico para la Formulación y Presentación de Proyectos de Transporte de Pasajeros por Cable Aéreo en Colombia".

³ "Sistema integrado del Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros del Valle de Aburrá y sus modificatorios"

5. ¿Qué acciones se han evaluado para ser viable la cofinanciación de la construcción del metro Liviano del Corredor de la 80? Favor sírvase explicar en detalle.

En el mes de Julio de 2015, el Ministerio de Hacienda realizó la Mesa de Estructuración del Corredor de la 80 con el Ministerio de Transporte, Área Metropolitana del Valle de Aburrá AMVA, Empresa Metro de Medellín, Alcaldía de Medellín y el Departamento Nacional de Planeación. Como resultado de ese encuentro, la Alcaldía de Medellín y el Área Metropolitana se comprometieron a realizar un ejercicio de priorización de proyectos, dada la escasez de recursos de la Nación para la financiación de los siguientes proyectos: Metroplús (cofinanciado por los municipios de Envigado e Itagüí y por la Nación), Corredor de la 80, Metro-cable del Picacho, y Autopistas de la Prosperidad. Esta priorización a la fecha no ha sido presentada.

En el mes de octubre de 2015, el Departamento Nacional de Planeación inició el estudio contratado con la Unión Temporal ESTACIONES MCBAINS - DURAN & OSORIO para *“Estructurar técnica, legal y financieramente un proyecto de Asociación Público Privada que contemple el diseño, construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura de las Estaciones intermodales del proyecto Corredor de la 80”*, estudio que finalizó en mayo de 2016.

En agosto de 2016, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público solicitó a los miembros del Honorable Concejo de Medellín mayor información sobre el alcance de la comunicación suscrita por ellos en la que requerían de manera expresa que la Nación definiera con el Señor Alcalde de Medellín la participación financiera en los siguientes proyectos del Municipio de Medellín: “Corredor de la 80, Metro-cable del Picacho y Metro de Medellín”.

En el mes de abril de 2017, la Financiera de Desarrollo Nacional realizó la presentación formal del alcance y costo del Proyecto Corredor de la 80. Igualmente, la FDN hizo mención que la Empresa Metro se encontraba ajustando los diseños, para determinar el alcance y costo real de ese proyecto en su Etapa III. Así mismo, la FND indicó que fue contratada por la Empresa Metro para la elaboración de un estudio de ingeniería de valor y determinación de fuentes alternativas para la financiación del proyecto Corredor de la 80.

En mayo de 2017, el Director General de Presupuesto Público Nacional se reunió con el Alcalde de Medellín y el Presidente de la Financiera de Desarrollo Nacional, en el que la Financiera presentó una propuesta preliminar del perfil de aportes de vigencias futuras para la cofinanciación por parte de la Nación en este proyecto. También en reunión entre el Ministro de Hacienda y el Alcalde de Medellín se propuso estudiar escenarios que permitan mejorar la capacidad para financiar el proyecto del municipio y evaluar la posibilidad de suscribir el proyecto a lo dispuesto en el artículo 14 de la Ley 86 de 1989. Sin perjuicio de los trámites sectoriales señalados que aún debe surtir el proyecto.

De conformidad con lo anterior, el proyecto Corredor de la 80 todavía está siendo ajustado en sus diseños por las consultorías contratadas por el municipio de Medellín. Una vez culminada esta etapa, se hace necesario que el Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Transporte efectúen las revisiones técnicas respectivas con sujeción a la Ley 310 de 1996, con el fin de que esta Cartera pueda evaluar la posibilidad de la participación y monto que tendrá la Nación en la cofinanciación del proyecto.

Finalmente, a la fecha este Ministerio no tiene conocimiento sobre el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 2 de la citada Ley, exigidos en todo proyecto para la cofinanciación de la Nación: i) Que el proyecto cuente con el concepto previo del Conpes mediante la realización de un estudio de factibilidad y rentabilidad, técnico-económico, socio-ambiental y físico-espacial, el cual defina claramente tanto la estrategia como el Sistema Integral de Transporte Masivo propuesto, así como el cronograma y los organismos de ejecución; ii)

Que el Plan Integral de Transporte Masivo propuesto sea coherente con el Plan Integral de Desarrollo Urbano -según lo dispuesto en la Ley 9 de 1989⁴ o demás normas que regulen la materia y; iii) 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 1990⁵ y demás disposiciones vigentes sobre la materia.

Adicionalmente, por tratarse de asuntos que se encuentran relacionados directamente con las competencias asignadas al Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Transporte, se dio traslado del cuestionario a estas entidades, de lo cual adjunto copia.

6. ¿Cuál ha sido la participación histórica de la Nación en los proyectos estratégicos de transporte de Medellín y cuanto ha sido el aporte financiero?

Sobre el particular, este Ministerio ha realizado aportes desde el año 2006 al **Sistema Integrado de Transporte Masivo – Metroplús**, el cual corresponde al 59% del monto máximo que aprobó la Nación para la cofinanciación de ese proyecto, los cuales se detallan a continuación:

Metroplús S.A.		
Vigencia Futura	Apropiación	Ejecución
2006	41.781.478.581	41.781.478.581
2007	51.675.162.121	51.675.162.121
2008	54.205.662.542	54.205.662.542
2009	35.806.740.124	35.806.740.124
2010	6.338.093.595	6.338.093.595
2011	26.245.526.740	26.245.526.740
2012	31.082.060.416	31.082.060.416
2013	85.580.362.868	85.580.362.868
2015	46.673.324.837	46.673.324.837
2016	19.129.894.875	-
2017	38.038.993.703	-
2018	14.761.983.443	-
2019	7.985.426.603	-
2020	26.999.326.742	-
2021	40.857.504.309	-
Total	527.161.541.499	379.388.411.824

Fuente: Certificación Subdirección Financiera
 Expresado en pesos constantes de 2016
 Corte: Marzo 31 de 2017
 Vigencias 2016 a 2021-sin girar

7. ¿Cuáles han sido los criterios de selección de la nación para cofinanciar los diferentes proyectos de transporte urbano de las capitales del país, como el Metro de Bogotá, Regiotram, las troncales de Transmilenio y Transcribe en Cartagena y Transmetro en Barranquilla?

⁴ "Por la cual se dictan normas sobre planes de desarrollo municipal, compraventa y expropiación de bienes y se dictan otras disposiciones".

⁵ "Por el cual se reglamenta la Ley 38 de 1989, normativa del Presupuesto General de la Nación, en lo referente al Banco de Proyectos de Inversión y otros aspectos generales".

La cofinanciación de los proyectos de transporte del país debe estar acorde con los criterios de selección provenientes de las revisiones técnicas a cargo del Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Transporte, contenidos especialmente en el artículo 2 de la Ley 310 de 1996⁶.

Éstos criterios se concibieron con el objetivo de asegurar que la inversión de la Nación cuente con el sustento técnico que garantice la eficiencia en las inversiones públicas, y que los proyectos a ejecutar se encuentren en un nivel avanzado de diseño, lo que permite aumentar la certeza de los costos previstos para una construcción que minimice los riesgos asociados a sobrecostos.

En lo que se refiere a proyectos como el Metro de Bogotá, Regiotram, y las troncales de Transmilenio señalados en la pregunta, el documento CONPES 3882 de 10 de enero de 2017⁷ señaló los mecanismos y requisitos necesarios para materializar el apoyo del Gobierno Nacional en los proyectos priorizados por las entidades territoriales susceptibles de cofinanciación y que acrediten que contribuyen a mejorar la movilidad en materia de transporte terrestre de las ciudades capitales.

En el mencionado documento CONPES se precisan diez requisitos⁸ que deben ser presentados por las entidades territoriales, que buscan financiamiento de proyectos de transporte urbano ante el Gobierno Nacional, para formalizar su cumplimiento. Los proyectos que se sometan a este procedimiento deben cumplir con los requisitos anteriormente señalados, una vez se encuentre adelantada la estructuración técnica, legal y financiera, que llevaría el proyecto a un nivel de factibilidad, para que el Gobierno nacional pueda continuar con el proceso de cofinanciación, según lo establecido en la Ley 310 de 1996.

Finalmente, por tratarse de asuntos que se encuentran relacionados directamente con las competencias asignadas al Departamento Nacional de Planeación y al Ministerio de Transporte, se dio traslado del cuestionario a estas entidades, de lo cual adjunto copia.

8. ¿Qué plan de acción de inversiones tiene el Ministerio de Hacienda para dar cumplimiento a lo estipulado en el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 “todos por un nuevo país”, en el capítulo concreto de transporte y movilidad para el Departamento de Antioquía y la ciudad de Medellín?

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, de acuerdo con lo establecido en el artículo 2 del Decreto 4712 de 2008⁹, no tiene en el marco de sus competencias la ejecución de proyectos de transporte y movilidad, por lo tanto, como entidad no tiene definido un plan de inversiones para este propósito.

⁶ El artículo 2 de la Ley 310 de 1996 establece: “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 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.

⁷ Apoyo del Gobierno nacional a la Política de Movilidad de la Región Capital Bogotá-Cundinamarca y declaratoria de importancia estratégica del proyecto sistema integrado de transporte masivo – Soacha fases ii y iii”.

⁸ 1. Modelación de la demanda de la Región Capital Bogotá – Cundinamarca; 2. Modelo operacional; 3. Modelo de costos e ingresos, 4. Evaluación económica y análisis beneficio; 5. Modelo de Remuneración; 6. Modelo Financiero; 7. Integración; 8. Priorización; 9. Determinación y distribución de los riesgos de los componentes elegibles; 10. Mecanismos de coordinación entre las entidades.

⁹ “Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Hacienda y Crédito Público”, ver artículo 2

Sobre este asunto, vale la pena aclarar que con respecto a los recursos de inversión apropiados en el subprograma "Intersubsectorial Transporte" de la sección presupuestal 13 01 Ministerio de Hacienda y Crédito Público en los años 2015, 2016 y 2017 y destinados a proyectos para la implementación de sistemas de transporte público de pasajeros en diferentes ciudades del país, la participación del Ministerio de Hacienda y Crédito Público se consume a través del seguimiento, revisión y aprobación de los diferentes trámites presupuestales. No obstante, la ejecución de los recursos que se destinan en estos proyectos está bajo la coordinación del Ministerio de Transporte.

II. Cuestionario aditivo a la proposición 041-17

1. Con el cambio de la normativa para la presentación de proyectos al Sistema General de Regalías, se hace cada vez más difícil el acceso a los recursos de dicho sistema, afectando los tiempos de aprobación, la cantidad de proyectos aprobados: esto hace que no se accedan a todos los recursos que se tiene disponibles. ¿Cómo se puede agilizar la aceptación de proyectos para aumentar la ejecución de dichos recursos?

Por tratarse de un asunto relacionado directamente con las competencias a cargo del Departamento Nacional de Planeación este Ministerio dio traslado del cuestionario a esa entidad, de lo cual adjunto copia.

2. El departamento de Antioquia obtuvo recursos importantes producto de la venta de ISAGEN, a las cuales se podrá acceder mediante la formulación de proyectos de infraestructura o de alto impacto social ¿Cuál sería la normativa para aplicar a dichos proyectos?

La Ley 1815 de 2016¹⁰ dispuso en su artículo 132 que el Gobierno nacional invertirá el valor correspondiente al 10% del producto neto de la enajenación de la participación accionaria de la Nación en la Empresa Isagen S. A. E. S. P., en proyectos de infraestructura con impacto regional en las entidades territoriales, donde se encuentra ubicada la actividad principal de la empresa, de conformidad con sus planes de desarrollo. Para tal efecto, la norma definió que los departamentos beneficiarios de las inversiones serán Antioquia, Santander, Caldas y Tolima, de acuerdo con la ubicación de las centrales generadoras de energía de la empresa enajenada. La distribución entre dichos departamentos se realizó teniendo en cuenta la participación en la capacidad instalada certificada por la empresa en el momento de la enajenación, que para el caso del Departamento de Antioquia se definió en 47,36%.

Igualmente, el mencionado artículo estableció que al interior de cada departamento se distribuirá la participación correspondiente en dos partes iguales, una para el departamento y la otra para los municipios del área de influencia de la empresa, los cuales se definirán por el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Minas y Energía y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

Ahora bien, es pertinente precisar que tanto el artículo 132 de la Ley 1815 de 2016 las normas vigentes de distribución de los recursos del Presupuesto General de Nación y las que regulan la formulación, presentación y viabilización de proyectos de inversión que requieren financiación de la Nación, son el marco normativo para la ejecución de los recursos en mención. No obstante, el Gobierno nacional ha trabajado en un proyecto de decreto reglamentario que, en cumplimiento del decreto 270 de 2017¹¹, fue publicado en la página web del Ministerio de Hacienda y Crédito Público con el propósito de dar publicidad y recibir observaciones, con

¹⁰ "Por la cual se decreta el presupuesto de rentas y recursos de capital y ley de apropiaciones para la vigencia fiscal del 1o de enero al 31 de diciembre de 2017".

¹¹ Por el cual se modifica y se adiciona el Decreto 1081 de 2015, Decreto Único Reglamentario de la Presidencia de la República, en relación con la participación de los ciudadanos o grupos de interesados en la elaboración de proyectos específicos de regulación

fundamento en las cuales se realizaron los ajustes que se consideraron pertinentes. A la fecha el texto del decreto se encuentra pendiente de revisión y firma, previo a su expedición.

Así mismo, con el decreto en mención el Gobierno nacional busca que se dé cumplimiento a los requisitos determinados en la ley para los proyectos de inversión en infraestructura que se financien con estos recursos, esto es, que se encuentren en los planes de desarrollo locales y acompañados con la justificación sobre el impacto regional, para lo cual se pretende tener una concertación de las autoridades locales y nacionales sobre el plan de inversiones que cada Departamento vaya a realizar. Finalmente, en el mencionado decreto se establecen los lineamientos generales para efectos de la distribución presupuestal por parte de este Ministerio a las entidades del orden nacional competentes de acuerdo con la naturaleza del proyecto de inversión, las cuales, para la ejecución de los recursos, podrán suscribir un convenio o contrato interadministrativo con las entidades territoriales beneficiarias.

En los anteriores términos consideramos resuelta la solicitud, cualquier inquietud adicional con gusto será atendida.

Atentamente,



MARÍA XIMENA CADENA ORDÓÑEZ

Viceministra General

DGPE/OAP/LMCN

GAB/SMRM/LQV

UJ-1082/17

Anexo: Lo enunciado