

TABLA DE CONTENIDO

ACTA NO. 28	5
PRESIDENTE.....	5
SECRETARIA	5
PRESIDENTE.....	6
SECRETARIA	6
ORDEN DEL DIA	7
PRESIDENTE.....	8
SECRETARIA	8
PRESIDENTE.....	10
SECRETARIA	10
PRESIDENTE.....	10
La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Edward David Rodríguez Rodríguez	11
PRESIDENTE.....	11
La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Oscar Fernando Bravo Realpe.....	11
PRESIDENTE.....	12
SECRETARIA	12
PRESIDENTE.....	12
SECRETARIA	13
PRESIDENTE.....	13
SECRETARIA	13
PRESIDENTE.....	13
La Presidencia concede el uso de la palabra a la H.R. Angélica Lisbeth Lozano Correa	14
PRESIDENTE.....	16
Continúa con el uso de la palabra la H. R. Angélica Lisbeth Lozano Correa	16
PRESIDENTE.....	21
Continúa con el uso de la palabra la H.R. Angélica Lisbeth Lozano Correa	21
PRESIDENTE.....	21
Continúa con el uso de la palabra la H.R. Angélica Lisbeth Lozano Correa	21
PRESIDENTE.....	22
Continúa con el uso de la palabra la H.R. Angélica Lisbeth Lozano Correa	22
PRESIDENTE.....	23
Continúa con el uso de la palabra la H.R. Angélica Lisbeth Lozano Correa	23
PRESIDENTE.....	25
Continúa con el uso de la palabra la H.R. Angélica Lisbeth Lozano Correa	25
PRESIDENTE.....	26
La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Edward David Rodríguez Rodríguez	26
PRESIDENTE.....	26
Continúa con el uso de la palabra el H.R. Edward David Rodríguez Rodríguez	26
PRESIDENTE.....	29
La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Enrique Peñalosa Londoño Alcalde Mayor de la ciudad de Bogotá	29
PRESIDENTE.....	35
Alcalde Mayor de Bogotá, doctor Enrique Peñalosa Londoño	35
PRESIDENTE.....	35

Continúa con el uso de la palabra el doctor Enrique Peñalosa Londoño, Alcalde Mayor de Bogotá	35
La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Jaime Buenahora Febres, para una Moción de Orden	36
PRESIDENTE.....	36
Continúa con el uso de la palabra el doctor Enrique Peñalosa Londoño, Alcalde Mayor de Bogotá	36
PRESIDENTE.....	38
Continúa con el uso de la palabra el doctor Enrique Peñalosa Londoño, Alcalde Mayor de Bogotá	38
PRESIDENTE.....	38
SECRETARIA	38
PRESIDENTE.....	39
Alcalde Mayor de Bogotá, doctor Enrique Peñalosa Londoño.	39
PRESIDENTE.....	39
La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Andrés Escobar, Gerente del Metro.	39
PRESIDENTE.....	40
Continúa con el uso de la palabra el doctor Andrés Escobar, Gerente del Metro	40
PRESIDENTE.....	42
La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Rodrigo Lara Restrepo	42
PRESIDENTE.....	42
La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Juan Pablo Bocarejo, Secretario de Movilidad	43
PRESIDENTE.....	44
SECRETARIA	44
PRESIDENTE.....	44
La Presidencia concede el uso de la palabra a la doctora María Ximena Cadena, Viceministra de Hacienda	44
La Presidencia concede el uso de la palabra a la H.R. Angélica Lisbeth Lozano Correa	46
PRESIDENTE.....	47
La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Edward David Rodríguez, para una Moción de Orden	47
PRESIDENTE.....	47
La Presidencia concede el uso de la palabra a la doctora María Ximena Cadena, Viceministra de Hacienda	47
PRESIDENTE.....	48
La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Alejandro Maya Martínez, Viceministro de Transporte.....	48
La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Edward David Rodríguez.....	52
La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Alejandro Maya Martínez, Viceministro de Transporte.....	52
PRESIDENTE.....	52
La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Luis Fernando Mejía, Subdirector de Planeación Nacional	53
PRESIDENTE.....	56

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Carlos Germán Navas Talero	56
PRESIDENTE.....	58
Continúa con el uso de la palabra el H.R. Carlos Germán Navas Talero	58
PRESIDENTE.....	59
La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Samuel Alejandro Hoyos Mejía.....	59
PRESIDENTE.....	59
La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Oscar Hernán Sánchez León	59
PRESIDENTE.....	61
Continúa con el uso de la palabra el H.R. Oscar Hernán Sánchez León.....	61
PRESIDENTE.....	62
La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Rodrigo Lara Restrepo	62
PRESIDENTE.....	63
Continúa con el uso de la palabra el H.R. Rodrigo Lara Restrepo	63
PRESIDENTE.....	64
La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Jaime Buenahora Febres	64
PRESIDENTE.....	65
Continúa con el uso de la palabra el H.R. Jaime Buenahora Febres.....	65
PRESIDENTE.....	66
Continúa con el uso de la palabra el H.R. Jaime Buenahora Febres.....	66
PRESIDENTE.....	66
La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Carlos Germán Navas Talero	66
PRESIDENTE.....	67
La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. José Edilberto Caicedo Sastoque	67
PRESIDENTE.....	69
Continúa con el uso de la palabra el H.R. José Edilberto Caicedo Sastoque	69
PRESIDENTE.....	69
La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Carlos Eduardo Guevara Villabón	69
PRESIDENTE.....	71
Continúa el uso de la palabra el H.R. Carlos Eduardo Guevara Villabón.....	71
PRESIDENTE.....	72
La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Andrés Felipe Villamizar Ortiz	72
PRESIDENTE.....	73
La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Hernán Penagos Giraldo	73
PRESIDENTE.....	76
La Presidencia concede el uso de la palabra a la H.R. Angélica Lisbeth Lozano Correa	76
PRESIDENTE.....	78
Continúa con el uso de la palabra la H.R. Angélica Lisbeth Lozano Correa	78
PRESIDENTE.....	79
Continúa con el uso de la palabra la H.R. Angélica Lisbeth Lozano Correa	79
PRESIDENTE.....	79
La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Edward David Rodríguez Rodríguez	79
PRESIDENTE.....	80
H.R. Edward David Rodríguez Rodríguez	80
PRESIDENTE.....	80
H.R. Edward David Rodríguez Rodríguez	80



PRESIDENTE.....	80
Continúa con el uso de la palabra el H.R. Edward David Rodríguez Rodríguez	80
PRESIDENTE.....	81
SECRETARIA	81
PRESIDENTE.....	81
SECRETARIA	82
Anexos.....	82



COMISIÓN PRIMERA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ACTA No. 28 **(Martes 29 de noviembre de 2016)** **Sesiones Ordinarias** **Legislatura 2016 - 2017** **(Primer Período)**

En Bogotá, D.C., el día Martes 29 de noviembre de 2016, siendo las 10:00 a.m, se reunieron los miembros de la Comisión Primera Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, en el Salón de Sesiones de la misma **“Roberto Camacho Weverberg”**, previa citación. Presidida la sesión por su Presidente el Honorable Representante **Telésforo Pedraza Ortega**.

La señora Secretaria de la Comisión Primera Constitucional Permanente, doctora Amparo Yaneth Calderón Perdomo, procede con el llamado a lista y verificación del Quórum (como primer punto del Orden del Día).

PRESIDENTE: Son las 10:00 a.m. señora Secretaria sírvase por favor llamar a lista.

SECRETARIA: Si señor Presidente, siendo las 10:00 de la mañana procedo con el llamado a lista.

Contestaron los siguientes Honorables Representantes:

BEDOYA PULGARIN JULIAN
BRAVO REALPE OSCAR FERNANDO
DIAZ LOZANO ELBERT
GARCIA GOMEZ JUAN CARLOS
LOZANO CORREA ANGELICA LISBETH
MOLINA FIGUEREDO JHON EDUARDO
PEDRAZA ORTEGA TELESFORO
PEREIRA CABALLERO PEDRITO TOMAS
ROZO RODRIGUEZ JORGE ENRIQUE
SANABRIA ASTUDILLO HERIBERTO
SANCHEZ LEON OSCAR HERNAN
SANTOS RAMIREZ JOSE NEFTALÍ



En el transcurso de la sesión, se hicieron presentes los Honorables Representantes:

BUENAHORA FEBRES JAIME
CABAL MOLINA MARIA FERNANDA
CAICEDO SASTOQUE JOSE EDILBERTO
CARRASQUILLA TORRES SILVIO
CORREA MOJICA CARLOS ARTURO
DE LA PEÑA MARQUEZ FERNANDO
GONZALEZ GARCIA HARRY GIOVANNY
HOYOS MEJIA SAMUEL ALEJANDRO
JIMENEZ LOPEZ CARLOS ABRAHAM
LARA RESTREPO RODRIGO
NAVAS TALERO GERMAN
OSORIO AGUIAR CARLOS EDWARD
PENAGOS GIRALDO HERNAN
PINTO HERNANDEZ MIGUEL ANGEL
PRADA ARTUNDUAGA ALVARO HERNAN
ROA SARMIENTO HUMPHREY
RODRIGUEZ RODRIGUEZ EDWARD DAVID
ROJAS GONZALEZ CLARA LETICIA
SUAREZ MELO LEOPOLDO
VALENCIA GONZALEZ SANTIAGO
VANEGAS OSORIO ALBEIRO
ZAMBRANO ERASO BERNER L.

Con excusa adjunta los Honorables Representantes:

MARULANDA MUÑOZ NORBEY

Señor Presidente, la Secretaria le informa que se ha registrado Quórum Deliberatorio.

PRESIDENTE: Muy bien. Señora Secretaria le ruego nuevamente a los enlaces de los funcionarios citados, que se sirvan informar a los funcionarios que vamos muy pronto a dar inicio a la Sesión. Señora Secretaria sírvase darle lectura al Orden del Día.

SECRETARIA: Si señor Presidente,



ORDEN DEL DIA

**MARTES VEINTINUEVE (29) DE NOVIEMBRE DE 2016
10:00 A.M.**

I

LLAMADO A LISTA Y VERIFICACIÓN DEL QUÓRUM

II

CITACIÓN A FUNCIONARIOS

(Ver Proposición, cuestionarios y respuestas)

CITADOS:

Alcalde Mayor de Bogotá, Doctor Enrique Peñalosa Londoño.
Ministro de Hacienda y Crédito Público, Doctor Mauricio Cárdenas Santamaría.
Ministro de Transporte, Doctor Jorge Eduardo Rojas Giraldo.
Director Departamento Nacional de Planeación, Doctor Simón Gaviria Muñoz.

INVITADOS:

Vicepresidente de la República de Colombia, Doctor Germán Vargas Lleras.
Presidente Ejecutivo de la Cámara Colombiana de Infraestructura, Doctor Juan Martín Caicedo Ferrer.

Tema: Escuchar los pronunciamientos de los cuestionarios previamente enviados sobre los avances, proyecciones y recomendaciones que se tienen en la formulación del proyecto de construcción del metro de Bogotá.

Proposición suscrita por los Honorables Representantes **ANGELICA LISBETH LOZANO CORREA Y EDWARD DAVID RODRIGUEZ RODRIGUEZ.**

III

ANUNCIO DE PROYECTOS (Artículo 8. Acto Legislativo 1 de 2003)

IV

LO QUE PROPONGAN LOS HONORABLES REPRESENTANTES



TELESFORO PEDRAZA ORTEGA
Presidente

ELBERT DÍAZ LOZANO
Vicepresidente

AMPARO Y. CALDERON PERDOMO
Secretaria

DORA SONIA CORTES CASTILLO
Subsecretaria

Ha sido leído el Orden del Día, señor Presidente.

PRESIDENTE: Quienes han sido citados y excusas y entre otras le entrego está comunicación que llegó a mi oficina.

SECRETARIA: Si señor Presidente, hay en la Secretaria las siguientes excusas: Honorables Representantes Angélica Lisbeth Lozano Correa, Edward David Rodríguez Rodríguez. Comisión Primera Cámara de Representantes. Asunto: Cámara Invitación Audiencia Metro de Bogotá. Respetados Representantes: Atentamente me dirijo a ustedes con el fin de agradecer la invitación formulada al Contralor General de la República, por la Comisión Primera de la Cámara de Representantes a la Sesión, cuyo tema es “Avances, proyecciones y recomendaciones que se tienen en la formulación del proyecto de construcción del Metro de Bogotá”. La cual se realizará el martes 29 de noviembre del presente año a las 8:00 a.m.; a la vez que solicito se excuse mi inasistencia en razón a la atención de compromisos institucionales adquiridos con anterioridad.

En cumplimiento a la función de brindar apoyo técnico al Congreso de la República, de acuerdo con lo previsto por el Artículo 128 de la Ley 1474 de 2011, el funcionario que asistirá en representación de la Contraloría General de la República es el doctor Luis Edgar Michaels Rodríguez, Coordinador de la Gestión de la Dirección de Vigilancia Fiscal de la Contraloría Delegada para el Sector Infraestructura. Atentamente Álvaro Ruíz Castro, Jefe de la Unidad de Apoyo Técnico al Congreso.

La siguiente excusa señor Presidente y Honorables Representantes es del Ministerio de Hacienda: Doctora Amparo Calderón, Secretaria Comisión Primera, Cámara de Representantes. Asunto: Excusa y delegación, Control Político - Construcción Metro de Bogotá. Respetada Secretaria: Reciba un cordial saludo, ruego les manifieste a los miembros de la Comisión Primera de la Cámara de Representantes, la importancia que tienen las citaciones a Control Político que hacen a esta cartera. Sin embargo, pido excuse al Ministro de Hacienda y Crédito

Público, Mauricio Cárdenas Santamaría, por no poder asistir a la Sesión que se llevará a cabo el día martes 29 de noviembre a las 10: 00 a.m., relacionado en el asunto, debido a que se encontrará atendiendo compromisos previamente adquiridos.

No obstante y dada la importancia del tema a tratar, asistirá en representación del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, María Ximena Cadena Ordoñez, Viceministra General. Cordial saludo, Claudia Isabel González Sánchez, Secretaria General, Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

La siguiente excusa es del señor Ministro de Transporte: Doctora Amparo Calderón, Secretaria Comisión Primera. Asunto: Excusa y delegación. Control político, construcción de la primera línea del Metro de Bogotá. Respetada doctora Calderón. Debido a que debo atender la calamidad aérea ocurrida la noche anterior en el municipio de la Unión, Antioquia, me permito excusarme por la imposibilidad de asistir al Debate de Control Político en la Comisión Primera de la Cámara de Representantes, el día de hoy, martes 29 de noviembre de 2016, referente a la construcción de la primera línea del Metro de Bogotá.

Delego, al doctor Alejandro Maya Martínez, Viceministro de Transporte, para que represente a esta Cartera en dicha citación. Cordialmente Jorge Eduardo Rojas Giraldo, Ministro de Transporte.

La siguiente excusa es: Doctor Telésforo Pedraza Ortega, Presidente Comisión Primera Constitucional. Apreciado doctor Pedraza: Con atento saludo me es grato hacerle llegar en nombre del Señor Vicepresidente de la República, sus agradecimientos por la invitación que le fue nuevamente extendida a la Sesión sobre avances, proyecciones y recomendaciones que se tienen en la formulación del proyecto de construcción y desarrollo de la primera línea del Metro de Bogotá, que tendrá lugar el día 29 de 2016 a la 10:00 a.m.

No obstante, que es el Ministerio de Transporte, el organismo del Gobierno Nacional encargado de formular y adoptar las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica del transporte, el tránsito y la infraestructura, el señor Vicepresidente me ha solicitado transmitirles que estará muy atento a las conclusiones del Debate, en razón a que no podrá acompañarlos. Sea esta la oportunidad para manifestarle en nombre del señor Vicepresidente, la importancia, que el Proyecto objeto de Debate, reviste para el Gobierno Nacional. Cordialmente, Luis Hernando Angarita Figueredo, Director Vicepresidencia de la República.

Señor Presidente esas son las excusas que hay en la Secretaria con relación a los citados e invitados.

PRESIDENTE: Ruego el favor de informarle a la Comisión y a los citantes, los funcionarios que están representando a los funcionarios que se han excusado, no sé si hay alguna persona de la Vicepresidencia, entiendo perfectamente la situación por la cual está atravesando el señor Ministro de Transporte y aprovecho pues para expresar todas nuestras condolencias a las víctimas de ese fatal accidente de la mañana de hoy, también por supuesto a toda la hinchada que esta noche esperaba ver ese partido y lamentablemente pues no se pudo, a las familias también de los jugadores que lamentablemente perdieron la vida y a todas las víctimas de ese fatal accidente del avión que transportaba a estos deportistas, de tal manera que entiendo perfectamente la situación muy clara del señor Ministro de Transporte, pero está presente quiero saber aquí de los funcionarios, el Viceministro de Transporte, que otro funcionario? Funcionario delegado de la Contraloría General de la República?

SECRETARIA: Señor Presidente nos han manifestado que hay un delegado, pero no sabemos si ya está en el recinto, el señor Alcalde me dicen los enlaces que ya está en camino, la Viceministra de Hacienda también me dicen que viene en camino, del Departamento Nacional de Planeación, también me dicen que viene en camino el señor Subdirector, de la Vicepresidencia de la República ellos han delegado en el Viceministro de Transporte hoy representando al Ministro y el Presidente Ejecutivo de la Cámara Colombiana de Infraestructura, no ha hecho ninguna delegación.

PRESIDENTE: Muy bien, bueno claro es un particular que de todas maneras la Constitución permite para ciertos efectos que puedan ser invitados. Yo le voy a rogar el favor que se llame a la señora Viceministra, aquí saben perfectamente lo dijimos la vez pasada comenzamos a las diez en punto de la mañana, entiendo las circunstancias de algunas excusas, pero por favor le rogamos a los funcionarios que han sido citados por favor que se hagan presentes para poder dar inicio a este Debate que estaba debidamente anunciado desde hace veinte días que no se pudo llevar a cabo, hace ocho días que lo informamos aquí, que le pedimos a la gente que estuviera presente, en fin entonces de nuevo. El funcionario doctor usted es de qué Entidad? Pero esta la Vice, es que tiene que haber alguien que responda realmente porque si no, por eso es que las Comisiones y lamentablemente los funcionarios se molestan pero es que el Congreso está para eso o si no hay que cerrarlo no.

Si pero doctora es que aquí se cita al Ministro de Hacienda y entonces no puede terminar en el último funcionario, no es que usted lo sea, yo respeto mucho las delegaciones pero también es bueno que se hagan presentes, son temas muy sustantivos aquí no viene nadie a preguntarles porque tiene que ser las citaciones y cuestionarios tienen que ser muy claros, aquí nadie viene a preguntar de los

contratos, ni de cosa parecida distinta de un tema que es muy importante para la vida de Bogotá etc., como es el Metro no, entonces le ruego el favor que llame a la señora Viceministra, los señores delegados de la Contraloría, no ha llegado, el otro, ¿Quién es el otro funcionario?

Lamento mucho por ejemplo que una persona que fue Parlamentario de Bogotá y actual Director de Planeación pues no esté presente, francamente me da pena con el doctor Simón Gaviria, pero pues sí, yo no sé allá, yo no me meto en toldas ajenas, lo que me refiero ahora es que es el Director Nacional de Planeación, un tema tan importante como ese en donde tiene que ver el doctor Simón Gaviria, pues siempre se excusa entonces y el delegado de él tampoco está, doctora Angélica y doctor Edward, y yo tengo que darle comienzo pues al Debate .

Tiene la palabra doctor Edward Rodríguez.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Edward David Rodríguez Rodríguez.

Buenos días a todos los colegas, creo que dar un tiempito mientras que por lo menos llega el Alcalde, cinco minutos me dicen, sin embargo yo le voy a pedir Presidente que a través de su conducto y su liderazgo envíe nota a la Procuraduría General de la Nación, para que ellos investiguen si realmente pues por ejemplo entiendo lo del Ministro de Transporte, pero no entiendo lo de Hacienda que es el que pone la plata y no entiendo lo de Planeación Nacional, que es el que tiene la Política Pública sobre el Metro, entonces yo le pediría que remita a la Procuraduría General de la Nación para que investigue si ellos realmente estaban cumpliendo un compromiso inaplazable o fue que no les dio la gana de venir. Gracias Presidente.

PRESIDENTE: A usted Honorable Representante. El doctor Samuel Arrieta que me parece que es aquí el enlace del señor Alcalde Mayor, aún estamos con Quórum Deliberatorio, si no hay ningún problema. Tiene la palabra el doctor Oscar Bravo.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Oscar Fernando Bravo Realpe.

Mientras se conforma el Quórum, señor Presidente quería comentarle que han interpuesto en contra de cuatro Parlamentarios aquí presentes una Tutela con un día de plazo sino pena de desacato, sobre el tema doctora Clara del hacinamiento en el INPEC, la Secretaria General nos designó a cuatro Parlamentarios de acá de la Comisión Primera, para tratar de proponer alguna solución, imagínese nosotros cómo Legisladores proponiendo solución al hacinamiento carcelario, es un

problema del Gobierno, no del Legislativo. Pero en fin a la doctora Clara se le ocurrió y nosotros la respaldamos hacer un Debate sobre ese tema y lo propuso a la Mesa Directiva, el problema es que no se ha podido por cuestiones de tiempo en fin, hacer ese Debate pero ya nos metieron una Tutela y de pronto nos vamos a ir a parar a la cárcel los cuatro Parlamentarios por desacato porque no se ha podido siquiera hacer ese Debate y yo le pido con todo el respecto mirar la posibilidad para al menos contestar eso, doctora Clara hoy hay que contestar eso sino mañana estamos retenidos por cuenta de esa Tutela.

Ojalá que se pueda programar ese Debate lo más pronto, gracias.

PRESIDENTE: Lo sabe la Comisión cuando la discusión del Plan Nacional de Desarrollo, aquí yo mismo por eso lamento mucho que no está aquí el doctor Simón Gaviria, le pregunté en ese momento Representante Oscar Bravo, bueno diga una cosa mire aquí están ustedes planeando para cuatro años apenas siete mil cupos nuevos carcelarios cuando el déficit que tenemos es de cuarenta y cinco o cincuenta mil y no solamente una yo tenía aquí una citación a un Debate.

Aquí está la Proposición de las más antiguas es la mía y ustedes se acuerdan cuando rendimos el informe aquí con el Vicepresidente sobre el tema del Sector de la Justicia lo que dijimos en relación con el tema del INPEC y además las irregularidades que ha habido Representante Bravo, las irregularidades que ha habido en el INPEC, que son verdaderamente penoso, vergonzoso, yo creo que usted debió leer un artículo de la Revista Semana en donde sacaron cuatro grandes temas, sobre lo que estaba pasando en las cárceles y por eso aquí, le ruego a la Secretaria que me busque la Proposición, desde cuando está la Proposición que yo presenté precisamente para ese Debate del INPEC y después presentaron otras, pero yo lo entiendo a usted Representante esto no es una decisión nuestra, es una decisión del Ejecutivo porque nosotros no tenemos pues por supuesto órbita para el tema de las decisiones en materia por ejemplo de gasto público, es una cuestión que tiene que determinarlo es el Gobierno Nacional, pero bueno los entiendo perfectamente y me gustaría hacer ese Debate porque venimos con ese tema desde hace mucho rato.

Cuantos Parlamentarios se han registrado señora Secretaria?

SECRETARIA: Señor Presidente, ya se ha registrado Quórum Decisorio igualmente manifiesto a usted que ha llegado la excusa formal del doctor Simón Gaviria Muñoz, delegando al señor Luis Fernando Mejía Álzate, Subdirector General del Departamento Nacional de Planeación, si usted a bien lo tiene leo toda la excusa con esa información.

PRESIDENTE: Sírvase dale lectura por favor.

SECRETARIA: Doctora Amparo Calderón, Secretaria Comisión Primera Constitucional, Asunto: Excusa frente a la citación a Debate de Control Político en desarrollo de la Proposición relacionada con la Construcción del Metro de Bogotá. Respetada Secretaria: En atención a la citación a Debate de Control Político realizada por la Honorable Representante a la Cámara doctora Angélica Lozano Correa, en desarrollo del cuestionario remitido al Departamento Nacional de Planeación relacionada con la construcción del Metro de Bogotá, la cual fue reprogramada para el martes 29 de noviembre de 2016 en el salón de Sesiones de la Comisión Primera de la Cámara, me permito informar que me encuentro en la Sesión Plenaria del Senado de la República en donde se discuten los alcances de los Acuerdos de Paz entre el Gobierno y las FARC, acompañando al Ministro del Interior y demás altos funcionarios del Gobierno que asisten a dicha Sesión, por lo cual no puedo asistir a la Sesión.

Así atendiendo el segundo inciso del Artículo 208 Constitucional y 250 de la Ley 5ª del 92, delegué al Subdirector General del Departamento Nacional de Planeación, doctor Luis Fernando Mejía Álzate, la vocería de la Entidad para este Debate y así absuelva todas las inquietudes de los Honorables Representantes sobre el tema de la citación que sean competencia de este Departamento Administrativo. Le agradezco haga extensiva esta excusa a los miembros de la Comisión, no sin antes reiterar la disposición de atender las solicitudes del Honorable Congreso. Cordialmente Simón Gaviria Muñoz, Director General.

Ha sido leída la excusa Presidente y puede usted someter a consideración y votación el Orden del Día, toda vez que tenemos registrado Quorum Decisorio.

PRESIDENTE: Muy bien si, al doctor Simón Gaviria que por favor le entendemos todo eso aquí a su Subdirector, pero que llevamos muchas veces que lo hemos citado por aquí y siempre está muy ocupado. En consideración de la Comisión el Orden del Día que ha sido leído por la Secretaria. Se abre la discusión, va a cerrarse, queda cerrado. Lo aprueba la Comisión?

SECRETARIA: Si lo aprueba Presidente por unanimidad de los asistentes.

PRESIDENTE: Muy bien entonces, quisiera pedirle a los enlaces del doctor. Bueno quiero darle la bienvenida formal aquí primero al señor Gerente del Metro al doctor Andrés Escobar y en segundo lugar darle la bienvenida al doctor Enrique Peñalosa, Alcalde Mayor de la ciudad, muy bienvenido Enrique, muy complacido de tenerlo acá y Secretario de Movilidad también está presente.

Bueno muy bien, entonces con la presencia del señor Alcalde Mayor de la ciudad que en viejas épocas también transitó por el Congreso, transitó por aquí por el

Congreso Nacional no, entonces no sé cuántos Debates haya hecho en su momento el doctor Enrique Peñalosa, pero sabe perfectamente el interés que tiene siempre el Congreso, estos son temas y es tal vez la tarea más importante que debe hacer el Congreso, más que tantas Leyes o tantos acuerdos en el Concejo son más importantes los Debates de Control Político para muy proconstructivos como en este caso sobre el tema del Metro. De tal manera que muy bienvenido y a los demás funcionarios de la Administración Distrital que lo acompañan, el Gerente del Metro, Secretario de Movilidad, al Subdirector de Planeación, al Viceministro de Transporte, le ruego el favor al señor delegado de la avanzada del señor Ministro de Hacienda, por favor porque aquí hay digamos funcionarios que tienen que ver directamente con este tema, entonces a ver si puede la señora Viceministra porque ya son las diez y veinticinco y aquí comenzamos en punto a las diez o'clock, mi querido Alcalde, entonces muy bien, muy bienvenidos y señora Secretaria sírvase darle lectura al primer punto del Orden del Día.

Perdónenme el Debate, primero van a hablar los citantes únicamente y posteriormente hablará en su orden el Alcalde Mayor de Bogotá, doctor Enrique Peñalosa y los demás funcionarios que han sido citados, posteriormente si los Parlamentarios.

Honorable Representante. Pero permíteme Representante porque el orden del Debate a mí el Reglamento me lo da y por supuesto así es, primero que todo están los citantes, cada uno de los citantes va tener a Representante Edward Rodríguez, el juego limpio vamos a tener veinte minutos, bueno vamos a ver si podemos, si alcanzamos a extender cinco minuticos más, pero ahorrar el tiempo porque de otra manera pues creo que a todos nos interesa oír aquí al Alcalde respecto de este tema tan importante y a los demás funcionarios y posteriormente a los Honorables Representantes, pero Representante Navas yo no tengo ningún inconveniente si es para algún tema? Ah sí con mucho gusto, así se hará. Muy bien entonces le ruego el favor de contabilizar el tiempo señora Secretaria, al señor de la cabina, de sonido y le damos formalmente inicio a este Debate. Tiene la palabra la Representante Angélica Lozano.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la H.R. Angélica Lisbeth Lozano Correa.

Bueno muchas gracias señor Presidente, bienvenidos a todas las personas que han asistido, al Alcalde y a los directivos de varias entidades nacionales, muchas gracias por finalmente permitir este Debate.

El Metro de Bogotá tiene soportes de papel? Es la pregunta que yo responderé y a la que luego espero ustedes puedan complementar o desvirtuar porque quisiera

estar equivocada. La financiación de la primera línea del Metro de Bogotá asciende a 13.7 billones de pesos, el 70% lo pone la Nación, el 30% el Distrito. El Metro de Bogotá no es un Proyecto de interés exclusivo de la ciudad, aquí está en juego la competitividad de la capital del país y la inmovilidad de la ciudad y el atraso de la ciudad, repercute en la vida social y económica de la ciudad con graves repercusiones el 26% del PIB de nuestro país lo aporta el Distrito Capital. El 25 de mayo del año pasado el Director de Planeación Simón Gaviria y distintas autoridades nacionales y del Distrito publicaron los estudios finales de Ingeniería Básica de detalle del Metro de Bogotá, nos mostraron el trazado por donde iría y conocimos el precio final de estos estudios porque veníamos manejando un rubro inferior de cuatro billones de pesos.

El Metro que nunca llega es la pregunta? Coleccionamos fotos de cheques chimbos, anuncios, renders de distintos Alcaldes y de distintos Presidentes del país, hemos hecho veinticuatro estudios para Metro en los últimos cuarenta y nueve años y ya hay recursos para el número veinticinco y en el diecisiete cumpliremos cincuenta años con estudios. No me detendré en los detalles, desde 1967 con el entonces Alcalde Virgilio Barco hasta el mes de octubre de este año con una apropiación de treinta y ocho mil millones de pesos del actual Alcalde, para estudios nuevos de Metro el que será el número veinticinco, hemos invertido doscientos sesenta mil millones de pesos en estudios, más estudiado que cualquiera de nosotros un Proyecto que nunca llega y que necesitamos se concrete.

La hipótesis, la ecuación que yo hare si tenemos un Metro con soportes de papel, tenemos la plata perdida, la podemos perder y llegamos a esto por uno el doble estándar del Gobierno Nacional, por eso es vital señor Viceministro de Transporte, señor Subdirector de Planeación Nacional, lamento la ausencia de la Viceministra de Hacienda, me parece razonable la excusa por estar el uno atendiendo la catástrofe aérea en Medellín y el otro la Reforma Tributaria, me parece valida la excusa pero ustedes como Gobierno Nacional están aplicando un doble estándar a la Administración de la ciudad, poniendo en riesgo catorce billones de pesos públicos y el complemento de la ecuación es que estamos comparando peras con manzanas y eso nos va a llevar a una decisión equivocada por unos supuestos equivocados.

El doble estándar del Gobierno Nacional en que consiste, los estándares del Estado han sido altos, exigentes, rigurosos, estrictos, sostenidamente con la Administración de Bogotá desde el Gobierno del Expresidente Uribe se adoptaron unas medidas de altísimo rigor que han garantizado el curso y la maduración de este Proyecto para proteger catorce billones de pesos que llegan una sola vez, no es que vaya a haber nuevos y futuros giros y aportes de la Nación y ese doble estándar yo veo que está en peligro, hay por lo menos cuatro elementos de los

que quiero hablar, es grave y le pido al Gobierno Nacional que hoy responda, porque está flexibilizando las reglas, cambiando las reglas y arriesgando el Proyecto Metro de Bogotá.

Primero: La contratación llave en mano.

PRESIDENTE: Perdóneme Honorable Representante, ruego de nuevo al delegado del Ministerio de Hacienda, por favor que llame a la señora Viceministra por favor.

Continúa con el uso de la palabra la H. R. Angélica Lisbeth Lozano Correa.

Llave en Mano, contratación Llave en Mano, nos dice el señor Ministro de Hacienda Mauricio Cárdenas, la tercera condición que antecede la licitación del Metro radica en que la modalidad de contratación debe ser integral, esto significa que no debe haber contratos desarticulados, preferimos una solución Llave en Mano de un único responsable que con estos recursos se comprometa a entregar en operación el Metro de Bogotá, esto lo ha sostenido en documentos técnicos, en foros públicos, esta fotografía es del 26 de mayo del año pasado al otro día de ese gran anuncio de los recursos para el Metro de Bogotá. Ese contrato Llave en Mano es una exigencia que encontramos válida, necesaria que es la que garantiza que los recursos del Metro se dispongan finalmente para su propósito, pues oh sorpresa ya no existe la exigencia Llave en Mano y aquí nos tiene que responder Planeación Nacional, por los estándares bajos y flexibles y laxos que está preparando en el nuevo documento CONPES, porque desapareció la Llave en Mano que ha exigido este Gobierno Nacional, este mismo Ministro de Hacienda, sostenidamente en los últimos diez años, qué pasó en estos meses para qué ya no se necesite este contrato Llave en Mano?

Segundo: La certificación de la disponibilidad de recursos. El Gobierno Nacional ha sido estricto ¿Dónde están los diferentes rubros en los que el Distrito soporta la financiación de su aporte que asciende a cuatro billones para el Metro de Bogotá? Estricto es que ha pedido la certificación e incluso la bancarización no pude lograr la prueba reina de ese documento que pidió en su momento, pero aquí hay funcionarios, no sé si tu Luís Ernesto lo manejas? Pues eso ya no se pide y hoy para el proyecto Metro elevado la apropiación del Gobierno Distrital no existe, porque el Concejo de Bogotá, aprobó ilegalmente unas vigencias futuras, ilegalidad que probó el compañero Navas Talero y legal administrativamente y con efectos incluso penales, porque las vigencias futuras que son compromisos de presupuesto como su nombre lo indica, se hacen con base en soportes no al ojo ni con buenas intenciones y esos soportes son los de estudios de Metro subterráneo que le han costado a la ciudad ciento cuarenta mil millones de pesos en los últimos años, con base en eso se tramita unas vigencias futuras, pero oh sorpresa

esos estudios no se van a usar, entonces dónde está el Gobierno Nacional flexibilizando y avanzando sin que se pueda certificar la disponibilidad de esos recursos?

Tercer elemento del doble estándar: La maduración del proyecto. Una cosa es tener una idea, yo quiero hacer un Metro subterráneo o yo lo quiero hacer elevado y otra es que esto tenga solidez, consistencia, que tenga una construcción técnica, que tenga una validación independiente. Aquí en el componente azul que son los estudios de Metro subterráneo que ha construido la ciudad en muchos años, se ve quienes los han hecho, los consultores que han participado. Un detalle importante Samuel, los interventores técnicos, expertos en transporte, en suelos, en todos los componentes que interlocutan, vigilan y han verificado estos estudios, hubo unos validadores externos independientes que en buenahora el Gobierno de Uribe, porque hay que reconocerle a todo el mundo los aciertos, puso independientes la Universidad Nacional y la Universidad de los Andes, este Proyecto de Metro subterráneo no salió de la manga ni al ojo, ha tenido una contradicción y una consistencia porque ha tenido una validación técnica de distintas voces, contraste con el nuevo proyecto Gobierno Nacional, esta maduración del Proyecto ya no existe, aquí tenemos hoy una prefactibilidad que les voy a mostrar más adelante que no tiene interventoría, no tiene mucho menos una validación externa independiente, el Gobierno Nacional y quiero que aquí lo reafirmen por su decisión de respetar la autoridad territorial no está participando técnicamente en las decisiones, entonces cuál es el rigor de la maduración técnica de este Proyecto.

Cuarto: Elemento del doble estándar, los requisitos. Aquí tenemos desde el año 2010 un CONPES, estricto, exigente, duro que ha tenido por lo menos diez requisitos. El Proyecto de Metro que no es un proyecto de fulano o zutano, yo aquí no estoy defendiendo a ningún apellido, ni defenderé sino al Metro de Bogotá, ha tenido una elaboración madura y ha venido cumpliendo, modelación de la demanda de la Región Capital con informes de SERNER, de Steer Davis, que todos pudimos valorar, valorar, desbaratar, desmenuzar, contradecir y muchos otros elementos, el modelo operacional, el modelo de costos e ingresos, aquí oh sorpresa, hoy solo tenemos un elemento de modelación de la demanda de Región Capital que yo si quiero que podamos precisar señor Alcalde, porque resulta que en los documentos que elaboró Systra y que nos dicen que son los nuevos estudios equiparables al otro. Yo encuentro en la página catorce del entregable nueve que se realizó con base en el nuevo POT de Bogotá.

En el Plan de Ordenamiento revisado por la actual administración dice literalmente esa página y resulta señores, Colombianos que no existe ni siquiera el primer borrador del nuevo POT y usted lo podrá confirmar señor Alcalde. En el cronograma está previsto presentarlo al Consejo Territorial de Planeación el año entrante y que surta su proceso en el Concejo de Bogotá al final del año 2017,

pues Systra viene del futuro como dicen los jóvenes porque cita el nuevo POT de Bogotá, los estudios que cambian completamente la demanda y resulta que estos estudios de demanda que durante estos años hemos podido revisar a profundidad aquí nadie los conoce, pero este mismo documento de Systra de la consultoría nos dice en la página veintiuno del entregable tres, que habrá once nuevas troncales de Transmilenio en los próximos once años, que serán construidas a Systra una empresa internacional de marca global pueden revisar hace metro subterráneo, elevado, a nivel, túnel es una firma top, le entregan unos supuestos que ellos asumen como ciertos, ellos no elaboran los soportes sino asumen por ejemplo el nuevo POT que habrá once troncales de Transmilenio construidas y operando en los próximos once años y que si bien va a elevarse la población de Bogotá que por ejemplo se necesitan 2.7 millones de nuevas viviendas, la demanda sorpresa baja, esa demanda de ochenta mil pasajeros hora sentido que ha sido medida y revaluada por todos los técnicos que han querido verificar, misteriosamente desaparecen veinte mil pasajeros y entonces yo si quiero saber el Gobierno Nacional con qué criterios está avalando unos documentos con base en unos supuestos que están en el aire y quiero equivocarme y por eso les hago la petición formal que nos entreguen y publiquen esos documentos con base en los que están estructurando esta decisión.

Quiero cerrar el tema del doble estándar con la financiación, los 13.7 billones de pesos que nos anunciaron, el año entrante se dirigían exclusivamente a Metro, a la solución Metro de Bogotá, lo que han anunciado recientemente este año el 17 de septiembre es que los mismos 13 billones de pesos se van a dirigir ahora a Metro y a cuatro troncales de Transmilenio, una troncal completa y tres fragmentos, de entrada hay una disminución de los recursos para el Metro y vamos a ver luego que esta subestimado, está mal presupuestada esa troncal completa y las tres fracciones, entonces el Gobierno Nacional, señor Viceministro ha aplicado unos estándares rigurosos, unas reglas drásticas. Viceministra Bienvenida, durante ocho años más desde el Gobierno del Expresidente Álvaro Uribe, ha tenido unos requisitos drásticos para con el Gobierno de Bogotá como se llame el de turno porque aquí somos funcionarios o servidores públicos pasajeros, pero misteriosamente en los últimos meses se están cambiando las reglas y yo si quiero saber si el CONPES que están elaborando y por publicar, en lugar de exigir los requisitos drásticos que han garantizado y protegido una solución de transporte para Bogotá, como no se pueden cumplir, se cambian y simplemente nos quedamos con unos requisitos chiquitos. Dónde está la fortaleza de la autoridad de transporte señor Viceministro? ¿Dónde está señora Viceministra de Hacienda? El rigor con que el mismo Ministro porque no ha cambiado ni el Ministro, ni el Presidente, ha cambiado son los estándares y yo si quiero argumentos, saber por qué están cambiando las reglas para el Metro de Bogotá? Con esto cierro el doble estándar nacional que es gravísimo.

Cómo se calculan los costos de un proyecto según la teoría? Primero hay una idea, hagamos Metro subterráneo, hagamos Metro elevado, luego viene el perfil, perfil por ejemplo si es de infraestructura de esa vía, de esa obra, luego viene la prefactibilidad y aquí empiezan los costos. Según los teóricos en la etapa de prefactibilidad se puede estimar entre un 20 y el 40 % del costo real y final de esa obra, en factibilidad entre el 40 y el 70%, se quedó allí, en estudios y diseños nos acercamos al 90%, luego viene la estructuración, los pliegos, la licitación y la obra final en la que puede haber unos imprevistos eso nos dice la teoría, aquí traigo como fuente a Oliveros Villegas, eso plantean ellos. Qué nos dice la Cámara Colombiana de Infraestructura? Un gremio los que construyen, que según la etapa del proyecto se puede estimar, entonces ellos arrancan que en el nivel de perfil se puede saber la mitad del costo real de la obra y hasta el diseño definitivo dice el 90, 95%, eso nos ha dicho la teoría, Qué nos dice la práctica?

Aquí en esta línea podemos ver dónde está el Proyecto Metro de Bogotá consolidado con todo el rigor técnico del Gobierno Nacional drástico, del Gobierno Nacional serio y se encuentra el componente de túnel listo para estructuración y licitación de pliegos, el Alcalde Peñalosa encontró un convenio con la Financiera de Desarrollo Nacional por 13 mil millones de pesos, para estructurar legal y financieramente los pliegos y abrir una licitación, el componente de material rodante y estaciones está más atrás en una etapa anterior de estudios y diseños, es decir tenemos unos precios altos, 13.7 billones de pesos que ya se aproximan al costo real según la teoría a un 90% podríamos decir.

El proyecto de prefactibilidad del Metro elevado que nos traen está como su nombre lo indica en una etapa embrionaria incipiente y estamos votando a la caneca ciento cuarenta mil millones de pesos de los estudios. Quiero contarles que sumamos el presupuesto de sus Departamentos, las personas que nos ven por internet, esta Comisión tiene treinta y cinco integrantes y están sentados quince Departamentos, catorce Departamentos y Bogotá, el Proyecto Metro, estos trece billones equivalen a los catorce billones de presupuesto de catorce Departamentos que están aquí sentados, ese es el nivel de la plata que está en juego. Pero veamos la teoría llevada a la práctica y aquí tenemos un Antioqueño, el Metro de Medellín que es el único metro de nuestro país, estaba en la etapa del CONPES presupuestado en prefactibilidad en seiscientos cincuenta y seis millones de dólares y el costo real terminó siendo dos mil ciento setenta y cuatro millones de dólares, es decir se cumplió la teoría, claro que podemos ver es que se demoró mucho, es que hubo varios factores, de acuerdo, hubo muchos ingredientes, pero se cumplió la teoría, costo el triple en esa etapa estaba en una prefactibilidad de 20, 40 % .

El Proyecto Metro subterráneo de Bogotá, aquí vemos la evolución, los estudios de Sener que tuvieron muchos ojos y verificaciones se estimaba en 4,6 billones,

con la ingeniería de detalle se cumple la teoría, sube el triple pero qué nos dice la teoría llevada a la práctica los costos finales de Transmilenio? En Bogotá tenemos tres fases de Transmilenio no voy a referirme al nefasto capítulo de corrupción del carrusel de la contratación donde vemos las líneas de la Veintiséis y la Décima, pues con un desborde que tiene que ver con la corrupción del Gobierno de Samuel Moreno, veamos las fases anteriores, las que en tiempos normales y con una ejecución ordinaria se presentaron, hay una diferencia de precios del costo real final de la construcción en promedio del 20%, aquí la podemos ver una por una y el promedio es del 20%. Con base en esto señores del Gobierno Nacional les digo ustedes en la bolsa del actual Proyecto del Metro elevado están aceptando una troncal completa y tres troncales en tramos subvaloradas por debajo del precio real ¿Qué va a pasar? ¿Quién va a poner el excedente? ¿El Gobierno Distrital? Ha sucedido en otros proyectos en la Nación o ya que, ya que estas troncales son previas al Metro, tomamos recursos del Metro. Hay otro ejemplo que no me voy a detener, esta es la Boyacá en solo tres años vemos de prefactibilidad en 713 mil millones de pesos? Cómo ha llegado a 4.2 billones de pesos en el papel, en los diseños, en la maduración de los diseños que se llevaron al Concejo para la enajenación de la ciudad, la Boyacá sobra decir está en el aire, porque le están adjudicando tres fuentes, una App, un privado interesado en hacer un Transmilenio por la Boyacá, la enajenación de la Empresa de Energía y este Proyecto con financiación del Gobierno Nacional.

El mismo Proyecto Sener en los costos estimados de la primera línea del Metro y de esta troncal y tres fragmentos de troncal se contradicen, señor Alcalde esto viene en los estudios de Sener y tiene unos presupuestos que suman menos de 4 billones de pesos, les doy solo un ejemplo a la Caracas, reconfiguración de la Caracas dice que cuesta quinientos cuarenta y un mil millones, este documento es de octubre, pues el de noviembre del IDU, dice que son ochocientos mil millones de pesos la sola Caracas, la Avenida 68 que es la única troncal completa que se planea en esta bolsa, la estiman estos estudios de Systra en un billón seiscientos mil pesos desde la Séptima hasta la Autopista Sur. Pues bien el IDU, en respuesta a noviembre dos dice que no, que esto vale en realidad dos billones cuarenta y siete mil solo hasta la NQS, solo para resaltar algunos elementos que prueban que el mismo Distrito, el mismo IDU da unos valores superiores a los que tiene la bolsa que ustedes están ligeramente, ligeramente por ligereza avalando, y qué pasó? Pues llegó la política, el señor Alcalde ha sido consistente en los últimos doce, quince años de su vida pública, siempre ha mantenido una posición de asumir que a Bogotá le conviene el Transmilenio y no el Metro y lo ha expuesto en las campañas anteriores y en todos los foros públicos ha sostenido esa realidad, mi hipótesis señor Alcalde es que para ganar las elecciones dijo hay que sumarse al Metro y afirmó pero Metro si pero no así, más o menos parafraseando y tomó algunos elementos de la Financiera Nacional que recoge las recomendaciones y que yo veo válidas muchas de esas recomendaciones con total apertura señor

Alcalde, no le digo o el Metro es 100% subterráneo o nada, no es mi posición aquí es válido integrar otros componentes, entonces quiero que veamos este video de medio minuto (video), solo es medio minuto.

Este tiempo me lo descuentas Telésforo. Voy a leer entonces el contenido, esta es una intervención que hace el Alcalde.

PRESIDENTE: Ya le quedan tres minutos Honorable Representante con el encime.

Continúa con el uso de la palabra la H.R. Angélica Lisbeth Lozano Correa.

No, he esperado tres Sesiones señor Presidente. Desafortunadamente tenemos que escoger, temo que escojamos la línea del Metro la cual en mi opinión es una inversión completamente irracional, porque claramente como lo mencioné el sistema de buses BRT Transmilenio, hace exactamente lo mismo incluso si hiciera un poco menos, estamos hablando de veintisiete kilómetros en lugar de cuatrocientos cuarenta, con esa cantidad de dinero podríamos hacer unos trabajos maravillosos, podríamos hacer pasos subterráneos para que los buses puedan evitar el tráfico en los semáforos y hacer toda clase de cosas maravillosas, esta es una posición de consistencia que ha tenido el Alcalde en su vida pública al creer que el Metro no es lo que necesita la ciudad, en otros foros también se ha manifestado sobre el Metro elevado, manifestado negativamente como inconveniente pero llegamos a esta decisión final.

PRESIDENTE: Honorable Representante, tiene cinco minutos para que termine por favor.

Continúa con el uso de la palabra la H.R. Angélica Lisbeth Lozano Correa.

Encontramos una consultoría por 140 millones de pesos que dice primera opción, Mosquera el área inundable de Mosquera, hagamos allá el Patio Taller, 140 millones de pesos definen una inversión de un billón de pesos, segunda opción el predio El Corzo al costado oriental del Río Bogotá, un predio donde antes funcionaba la planta de tratamiento del Salitre, lixiviados y tercera opción el predio Bosa 37 que es el que venía madurando con toda la intervención y validación técnica de la Nación. Dice estrictamente en la página 33 de este informe que no se avanza en la ubicación del Patio Taller porque la Administración Distrital no ha dicho donde, es decir el Patio Taller donde arranca el Metro se define al ojo, con criterio político, no con criterio técnico ni más, este es el mapa cómo se plantea una construcción por etapas o fases del tramo, es decir fraccionar completamente en contravía de lo que ha dicho el Gobierno Nacional.

Me voy a adelantar el Convenio del 2014 con la Financiera de Desarrollo Nacional, apropió recursos para perfilar los pliegos y varios detalles técnicos del Metro subterráneo, pues bien en el año 2016 se cambió el objeto y se le dirigió directamente a Systra para que estudiara experiencias internacionales en Metros elevados y desarrollar las recomendaciones para la tipología elevada, no hubo ninguna comparación sería cómo vamos a ver, se indujo directamente a una tipología que no ha tenido ninguna validación de otros técnicos. Hay un Comité de la consultoría que es del Gobierno Nacional, donde delegados de tres entidades tienen voz, pero sorpresa, no tienen voto, nueve billones de pesos no merecen un análisis técnico ni una contraparte técnica, el Gobierno Distrital tiene otras personas, otros cargos algunos de ellos aquí presentes, ellos si tienen voto, voz y voto ese Comité es el que estructuró los criterios para que Systra acometiera su investigación es el que estableció siete componentes y treinta y un indicadores que como quiero mostrar y voy a necesitar unos minutos más Telésforo, tienen un sesgo y éste entonces está recayendo completamente la decisión en el Gobierno Distrital.

PRESIDENTE: Honorable Representante sí, yo le voy a rogar el favor de lo siguiente es por el buen éxito del Debate, porque si no terminamos pues aquí sin Quórum y lo importante es que se puedan despejar muchas de las preocupaciones que usted está planteando.

Continúa con el uso de la palabra la H.R. Angélica Lisbeth Lozano Correa.

Con seguridad, es necesario lo que sigue. Entonces en este Comité Distrital, del Comité son las personas del Distrito, hay que contar que incluso la mitad de la gente de ese Comité ya no es funcionaria, tiene unas posturas técnicas que luego se moldean veamos este video, espero que funcione por favor (video), este también dura medio minuto.

No alcanzan escuchar, el Secretario de Movilidad, dice que esta entrevista es después de la elección entre octubre y diciembre del año pasado y dice: el Distrito ha invertido más de sesenta millones de dólares en estudios técnicos, rigurosos y evaluados, no se pueden desechar y cambiar el Proyecto Metro al son del ton político, no pueden ser los políticos los que definan cómo una inversión de este tamaño en infraestructura y recursos. Esos supuestos que le entregan a Systra son tres, esos supuestos no existen señor Alcalde o le pido que me explique que estoy equivocada, porque le entregan a Systra elementos que no voy a repetir para no perder tiempo de oro pero ese Comité Técnico tiene siete criterios y treinta y un indicadores que lo llevan a unas conclusiones como las siguientes: voy a nombrar solo unas pero en mi página de internet toda esta documentación está disponible ¿Cuál Proyecto de Metro, si elevado o subterráneo genera más espacio público? Samuel esta es la vía ¿Qué Proyecto genera más espacio público,

andenes, carriles para vehículos, ciclorutas, un proyecto subterráneo o uno elevado.

Cada columna, la llamaré columna, tiene nueve metros se instala una cada treinta metros, tres por cuadra y si sumamos las intersecciones, pues en la página noventa y dos del entregable genera más espacio público un metro elevado hay criterios como potencial de recuperación de zonas deprimidas; página noventa y cuatro dice no, mayor potencial de recuperar zonas deprimidas un elemento elevado, es contraevidente y es contrasentido esa conclusión, habla de generación de desarrollo de proyectos inmobiliarios es la nueva intervención en transporte la que genera desarrollos urbanos, no debería ser muy diferente si es elevado, si es subterráneo es que hay una inversión en infraestructura gigantesca en este sector no, en esta página noventa y dos nos dice que es mucho mayor un millón doscientos mil metros cuadrados nuevos, genera el Metro elevado, yo si quiero entender y cuando reviso los criterios y los indicadores que son en un lenguaje además ciudadano los pueden revisar y leer no es coherente, mide por ejemplo ruido, vibración qué genera más ruido y qué genera más vibración y que genera más escombros? Me sorprende por ejemplo que un túnel de este tamaño genera siete millones y medio de toneladas de escombros y la excavación por un Metro elevado la tercera parte dos millones y medio, la verdad la comparación me llama la atención creía que era más.

Entonces la comparación y los criterios de evaluación tienen un sesgo señor Alcalde, porque los han planteado dirigidos hacia un Metro elevado con unos supuestos inexistentes y los valida yo con yo el Distrito porque el Gobierno Nacional decidió callar, no por respeto a la autonomía territorial yo no me meto a opinar resulta Ministerio de Transporte, DNP y de Hacienda que ustedes están es para eso, para garantizar que esos recursos se inviertan bien. Yo veo una posibilidad y una oportunidad positiva señor Alcalde y es que aquí hay una leyenda urbana que le ha hecho mucho daño a la ciudad que no he podido encontrar quien tuvo la culpa, quien dio la orden, pero entre el año 2006 y 2008 se prohibió y se impidió hacer evaluación de suelos para un Proyecto de Metro subterráneo donde hubiese operando una troncal.

PRESIDENTE: Representante dos minutos para terminar, me da pena con usted.

Continúa con el uso de la palabra la H.R. Angélica Lisbeth Lozano Correa.

Una troncal de Transmilenio, entonces veo hoy la oportunidad ya que se cayó esa leyenda urbana, que en mala hora existió que no se podía tocar por ejemplo la Caracas, que aprovechemos y se pueda revisar técnicamente el suelo para que el Metro pueda ser si los estudios técnicos lo arrojan por ahí porque ha perdido la ciudad. Un último elemento, un requisito para que este Metro algún día exista, la

troncal de Transmilenio de la Séptima, esta troncal está cuantificada, tiene estudios de hace diez años, hoy está abierta la audiencia de adjudicación, yo me arriesgo a decir que se la va a ganar INGETEC, estos estudios hace diez años costaban un billón ochenta y un mil pesos hoy por simple indexación está en un billón seiscientos mil, no es real lo que ha cuantificado la administración cuando dice que cuesta un billón ochocientos mil millones la troncal de la Séptima.

Le he preguntado si se ha planteado por ejemplo una valorización para completar los recursos porque el Distrito apropió un billón doscientos en un cupo de endeudamiento, la respuesta que me da el IDU señor Alcalde es que no, a hoy noviembre 29 no se ha planteado ninguna valorización que además es válido preguntarse cuál es la valorización que genera en la Séptima que es el metro cuadrado más caro de la ciudad que hay que comprar y tumbar cuatrocientos predios aproximadamente.

Una decisión simple para los colegas de región, compro el edificio Nuevo de la Javeriana el más moderno de una Universidad en Bogotá y lo tumbo o compro el de la Distrital al frente? Una Universidad Pública ninguno verdad? Entonces vamos a hacer un Transmilenio subterráneo en la Séptima en el área de mayor rocosidad, las redes más viejas esto está subvalorado, subpresupuestado, me arriesgo a decir esa troncal de la Séptima no vale menos de tres billones de pesos en ningún caso por los desarrollos que ha tenido en estos diez años. Conclusiones y preguntas para cerrar. Primero: El Gobierno Nacional tiene que eliminar el doble estándar, es una exigencia que hago en nombre de los Bogotanos y de los colombianos, tienen que explicarnos porque están flexibilizando los requisitos. Segundo: El Gobierno Nacional va a asignar recursos adicionales cuando estas cuatro troncales como tengo las pruebas que velozmente no puedo explicar en detalle, están subvaloradas esas cuatro troncales, se va a tomar recursos del Metro de esa misma bolsa? O el Gobierno Nacional va a adicionar. Tercero: La ubicación del Patio Taller se va a definir con criterios técnicos que optimicen el trazado, el desarrollo urbano que genera la operación? O lo vamos a hacer al ojo político como el área inundable de Mosquera, como El Corzo del acueducto o se mantiene o se descarta Bosa 37.

Ahí si es una pregunta para usted señor Alcalde, si en ese predio está proyectando alguna intervención urbana en Bosa 37? Cuarto: Es prioritario restablecer el mecanismo de validadores técnicos independientes para el Proyecto Metro, esto no es un invento mío ni tiene ningún objetivo de obstruir pero si el Gobierno Nacional dice nosotros tenemos voz nada más pero no nos metemos a discutir Systra no tiene interventor, no tiene interventor y la decisión más importante del Metro de Bogotá la tomaron seis funcionarios del Distrito que no tienen experiencia en Metro, para ser justos el Secretario Bocarejo si tiene una experiencia parcial en Metro y es que fue validador de los estudios de Sener

desde el equipo de la Universidad Nacional eso lo hicieron en el Gobierno de Uribe, les pido que se restablezca un mecanismo de validadores independientes técnicos. Quinto: Le pido al Gobierno Nacional y Distrital que se haga la evaluación de la tipología subterránea para la Caracas es un trazado natural por demanda no hay problema relevante o reto relevante sobre compra de predios.

Sexto: La única garantía que tenemos los Bogotanos para que el Metro exista es el contrato Llave en Mano que ha venido exigiendo el Ministerio de Hacienda por qué están desapareciendo ese requisito y avalando y haciendo anuncios de fragmento 1,2,3 de la fase uno de la etapa uno? Si algo entierra la posibilidad del Metro de Bogotá pero garantiza electoralmente por ejemplo la elección de un sucesor señor Alcalde, lo digo con cariño pero frenteramente, es empezar a abrir en el sur unos pilotes para unas columnas que luego no llevan a nada como hizo Alan García en Lima. Contrato Llave en Mano.

PRESIDENTE: Representante le ruego concretar sus preguntas, porque ya llevamos treinta y cinco minutos.

Continúa con el uso de la palabra la H.R. Angélica Lisbeth Lozano Correa.

Me queda la última lámina. Llave en Mano señora Viceministra de Hacienda. Séptimo: El Gobierno Nacional, Distrital y Departamental deben adoptar un plan maestro de transporte de Bogotá es que aquí traemos una foto, un retacito chiquito que nace en algún lugar de un Patio Taller indefinido que llegue hasta la 26 con Caracas y en el futuro de la 26 a la 72 cuál es el mapa regional y Distrital de la red de Metros y de la red de transportes, para dónde vamos? A donde estamos invirtiendo catorce billones de pesos no, estamos viendo un puntico no más con una lupa y esto tiene que ver con la región, con los trenes de cercanías que están en el POT actual y con los proyectos que vienen impulsando desde Cundinamarca por la codependencia que tenemos con Bogotá.

Octavo: Le propongo a esta Comisión que creemos hoy y para eso tengo una Proposición, la Mesa de Seguimiento del Metro de Bogotá, integrada por los Representantes de la ciudad, por los Representantes de Cundinamarca y en la que podamos cada tres meses solo cuatro veces al año, tener un diálogo de avances con las Autoridades Nacionales, Distritales y Departamentales.

Noveno: Le solicito a la Administración Distrital los soportes técnicos señor Alcalde que le entregaron a Systra como hechos ciertos, los estudios del nuevo POT de Bogotá que se va a presentar el año entrante, pero que Systra ya trabajó como hechos. La modelación de la demanda que desapareció por arte de magia veinte mil pasajeros, esos estudios que han dicho ochenta mil pasajeros, hora sentido son públicos desde hace años no hay un papel público sobre de dónde

desaparecieron veinte mil pasajeros y con esto termino Telésforo. Cuáles son los soportes que muestran que se construirá una troncal de Transmilenio por año en los próximos once años porque con base en esos supuestos es que Systra nos da unos soportes de papel para una inversión de catorce billones de pesos.

Con total ánimo constructivo señor Alcalde yo apoyo que no se pueda detener este proceso de Metro, apoyo que se integren variables que mejore la canasta de costos, unos componentes elevados pero si, no puedo permitir callar ante el doble racero del Gobierno Nacional, la flexibilización que nos pone en riesgo que nunca llegue el Metro de Bogotá que sigamos en otros cuarenta y nueve años de estudio, ya vamos a arrancar el estudio veinticinco por treinta y ocho mil millones de pesos y que este Comité Evaluador sea yo con yo, el Distrito consigo mismo.

PRESIDENTE: Bueno muchas gracias Honorable Representante. Representante Edward Rodríguez, tiene el uso de la palabra, veinte minutos.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Edward David Rodríguez Rodríguez.

Ah no, a mí también garantías Presidente.

PRESIDENTE: Todas, pues mire usted todas las garantías, puede iniciar Representante.

Continúa con el uso de la palabra el H.R. Edward David Rodríguez Rodríguez.

Muy magnifico lo que acaba de exponer Angélica, pero bueno yo no, la verdad voy a iniciar agradeciendo a cada uno de ustedes por estar acá pero yo quiero ir al punto ¿Por qué no se ha hecho el Metro en Bogotá? Y quiero que iniciemos haciéndonos una pregunta ¿Será que el Metro de Bogotá será otro conejo que nos va a hacer el Presidente Juan Manuel Santos, no solamente a los Bogotanos sino a todos los Colombianos? Y vamos a ver alguien gritaba ahí atrás algo cierto, óigase bien setenta y cuatro años, setenta y cuatro años de realizado el primer estudio para hacer el Metro de Bogotá 1942; en el 57 se hizo la propuesta a través del General Rojas Pinilla; en el 66 se contempló hacerlo, los que conocen Bogotá y el sur que es muy querido, gente muy buena, tuviesen Metro desde la 22 sur hasta Chapinero, eso nos hubiera ayudado en 1966; en el 79 se creó doctor Andrés la primera empresa Metro y por politiquería, por no tener una decisión el Congreso de la República, ojo el Congreso de la República lo hecho para atrás; en 1981 año en el que nací, se hizo el estudio más completo para hacer el Metro de Bogotá costaba setecientos noventa y siete millones de dólares y saben por qué no se hizo? Porque en el 86 quisieron hacer el mundial y ni el Metro ni el mundial.

Hoy se presentan nuevamente unos estudios técnicos que vamos a evaluar si son viables, si no son viables, si le sirven a la ciudad, o si no le sirven a la ciudad, miremos y yo quiero Angélica mirar y tratar de ser objetivo en esto, porque mi enfoque si va en contra del Gobierno Nacional y más adelante miraremos por qué? Porque a esa pregunta si Santos le va hacer conejo al Metro de Bogotá, como nos hizo a los colombianos con el Plebiscito, va a ser una realidad. Qué dicen los estudios primero Angélica hay que ser claro en que esos mismos estudios dicen que es más eficiente y menos costoso hacer un Metro elevado en el tramo sur, esos mismos estudios de Petro y eso hay que decirlo porque aquí uno tiene que alejarse de cualquier cuestionamiento y de cualquier pasión política y hacer lo que quiere los Bogotanos su Metro, su Metro, es que aquí tenemos es que ejecutar Alcalde, ejecutar que para eso debe estar tanto el Gobierno Nacional como el Gobierno Distrital. Pero miremos hoy costaría 17.7 billones de pesos el Metro subterráneo que se planteó en ese estudio. En los estudios que están saliendo o que ya salieron constaría doce punto ocho billones de pesos, entre el 2014 y el 2016 ha subido 2.8 billones de pesos, cada año vemos cómo se va perdiendo la ilusión del Metro, en cuanto a integración pues lo que hizo un estudio es que uno lo haríamos por la 13 lo que le tocaría al ciudadano bajarse aquí en la 63 con Caracas de Transmilenio y subirse al Metro o en la Caracas con Primero de Mayo, subir más o menos seis, siete cuadras para poder coger el Metro y no hay una, lo que los expertos dicen integración del sistema de transporte, ojo que el sistema elevado si trae una integración en el sistema de transporte.

Y eso es importante porque también estamos hablando Angélica de calidad de vida, de calidad de vida y por eso me convenció y me parece viable y espero que usted Alcalde profundice el aspecto de calidad de vida y de integración en este sistema. Algo importante para mí y para mi partido la huella ecológica, resulta que si lo hacemos subterráneo nos va tocar invertir en energía y en algo importante resulta que toca abrir y requiere control de acuíferos confinados, que es eso? Para los que no son técnicos y es que sencillamente tendrán que estar sacando el agua porque nosotros tenemos un suelo que estaría cada rato, cada momento llenando esas líneas del Metro, de tal manera que no solamente ahí nos tocaría gastar energía moderna sino que a la vez tendríamos que gastar en ventilación y en iluminación de ese Metro, ahora hay que mirar también el alto riesgo dadas las condiciones del subsuelo Bogotano, en cambio el otro, el elevado es 100% electrónico tendría iluminación natural, ahorra, eso ahorra y crea una propuesta que eso me encanta Alcalde, una propuesta de renovación urbana muy buena y espero que usted siga profundizando.

Pero aquí voy al grano miren ustedes, nosotros o bueno el Gobierno de Álvaro Uribe Vélez dejó el CONPES 3677 y aquí si voy a hablar duro, porque en esa época yo estaba en campaña, yo era parte de la campaña de Juan Manuel Santos

Presidente, Angelino Garzón Vicepresidente y a nosotros nos tocaba hacer los estudios mirar que podía prometer y mirar que no podía prometer y se le dijo claramente al doctor Juan Manuel Santos, se le dijo que el Metro tenía que ser una prioridad y es así que lanza su primera propuesta y dice voy a continuar la Política Pública del Metro, en otras palabras voy a ejecutar el CONPES 3677 que ya estaba hecho, solamente era ejecutar, pero aquí se está perdiendo plata y aquí hay un detrimento patrimonial grave, mirémolo en cifras, tenían que desembolsar trescientos cincuenta y ocho mil doscientos dieciséis millones, en el 2010 si se hubiese hecho el plan como estaba diseñado, eso equivaldría a ciento noventa y ocho punto nueve millones de dólares, seis años después al dólar de hoy, sabe para cuánto nos alcanza esos trescientos cincuenta y ocho mil doscientos dieciséis millones de pesos? Para solamente ciento trece punto nueve millones de dólares, es decir perdimos ochenta y cinco millones de dólares.

Vuelvo e insisto entre el 2010 y el 2016, por año perderíamos ochenta y cinco millones de dólares y aquí hay que decirlo y mire muchos venimos de una escuela compartida, una escuela donde creemos en el país construimos y a mí me encanta el tema técnico, pero yo no sé si ustedes se han dejado meter politiquería al elemento y al componente técnico, porque el gran problema de esto es que esa platica nos hubiese alcanzado para hacer más larga esa línea del Metro, hubiese llegado hasta la 127, 140 si hubiésemos ahorrado esos ochenta y cinco millones de dólares, pero aquí hay un componente transversal la poliquitería, la politiquería que le ha metido el señor Juan Manuel Santos al Metro de Bogotá porque no cumplió en el 2010, si ustedes ven en el 2010, estaba lista la política para ejecutar pero se hizo el de las gafas, entre el 2010 y el 2013 se queda calladito, no le dice nada ni Petro, ni lidera nada con la anterior Alcaldesa que hoy es su Ministra y aquí uno tiene que entender Angélica y queridos compañeros que esto se requiere liderazgo y no ha habido liderazgo para el Metro, simplemente promesas politiqueras tanto es así que en el 2014 y no lo voy a decir yo, mire lo que dice el señor Presidente, en su plena campaña presidencial, miremos por favor (video). Bueno no funcionó pero dice; Colombianos ya todo está listo, ya todo está perfecto, ya tenemos la plata, ya vamos a dar los 9.6 billones de pesos, voten por mí que yo voy a hacer el Metro que prometí hace cuatro años.

Exactamente eso es lo que dice en su promesa de campaña del año 2014. Posteriormente miren aquí el tema politiquero, le dice señor Petro ayúdeme en la campaña que yo le ayudo a hacer el Metro, que yo creo en su Metro subterráneo y luego sale con este famoso cheque chimbolico, el 25 de mayo del 2015, días después de que nosotros habíamos dicho que le iban a hacer conejo a Bogotá, señor Alcalde y le entrega un cheque sin fondos, debería estar demandado el señor Presidente. El 17 de septiembre y en esto ojo Alcalde, ojo Alcalde Peñalosa usted no puede caer en la politiquería y me extrañó y lo puse en twitter que el 17 de septiembre de este año justo quince días antes del Plebiscito queridos

compañeros del Centro Democrático, oh gran anuncio con bombos y platillos un sábado, sale a decir que por fin está el Metro de Bogotá, que voten positivamente por el Plebiscito, que tranquilos que va a haber Metro en Bogotá y que iba a desembolsar los 9.6 billones de pesos, pero le voy a hacer entrega, señor Alcalde y le pediría a alguien de mi equipo que le entregará esto, de este caramelo y decirle no se deje caramelear, no se deje endulzar el oído del señor Presidente, no permita que le hagan conejo a Bogotá y exija el CONPES y el CONFIS que es la única garantía para hacer ese Metro aquí en Bogotá.

Señores Viceministros y Subdirector, obras son amores y no buenas razones decían por ahí mis abuelos. Yo le exijo, les exijo y quiero que hoy me digan cuando está el CONPES y cuando está el CONFIS, para a ver si por fin vuelven a recuperar su credibilidad, muchas gracias Presidente.

PRESIDENTE: A usted y le agradezco mucho por el tiempo Honorable Representante. Representante Germán Navas Talero que había pedido el uso de la palabra. Representante Navas, bien sino en su orden habla el señor Alcalde Mayor de la ciudad, señor Alcalde tiene veinte minutos y posteriormente en su orden los señores Viceministros, la doctora, qué se me hizo la señora Viceministra de Hacienda? Doctora por aquí nos mandaron un poco hay que tener cuidado Edward porque mucha diabetes, ahora mucho endulzante, bueno tiene el uso de la palabra señor Alcalde.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Enrique Peñalosa Londoño Alcalde Mayor de la ciudad de Bogotá, D. C.

Gracias, gracias señor Presidente me da mucho gusto estar aquí en esta Comisión, aquí en el Congreso para poder contarles sobre el Metro que haremos para Bogotá y aquí creo que lo que tenemos es que unir esfuerzos, aquí no vamos a hacer una discusión sobre las fallas de estudios anteriores sino que vamos a hacer el Metro que se pueda hacer, el Metro que sea viable y posible para Bogotá y la gran diferencia que tiene nuestro Metro y la de otros anteriores en los que se han gastado decenas de miles de millones de pesos en publicidad en televisión y en renders y demás es que éste si lo vamos a hacer, la diferencia, la discusión no es si el Metro es elevado o subterráneo el tema es que éste si lo vamos a hacer, esa es la gran diferencia.

Primero que todo vale la pena señalar que no es cierto como se ha venido diciendo que los estudios ya estaban todos listos y que se podía abrir licitación apenas llegamos, lo cierto es que los estudios que nosotros recibimos eran valiosos pero no eran suficientes para salir a abrir licitación al día siguiente. Por ejemplo faltaba aún si se hubieran adoptado esos estudios, esos diseños, faltaba la estructuración técnica, legal y financiera, faltaba la aprobación de la evaluación

socioeconómica por el DNP, faltaba también la institucionalidad, todavía ni siquiera existía la Empresa Metro. Entonces toda la demora con relación a lo que se hubiera podido hacer corresponde a siete meses, pero teniendo en cuenta que el Metro elevado toma mucho menos tiempo realmente no hay ninguna demora, sino por el contrario, pero más importante, lo más importante con relación al estudio anterior es que simplemente debido a la evaluación, al incremento de los costos debido a la evaluación pues no era posible hacer el Metro subterráneo, el Metro subterráneo no era una opción, el metro subterráneo no era una opción, eso no es posible decir que a uno le guste o no puede gustarle aquí no creo que valga la pena hacer un ejercicio y discutir si es mejor, igual o peor, el punto es que simplemente no es una opción el Metro subterráneo, no hay recursos para hacer el Metro subterráneo, no hay recursos, no había los recursos, no alcanzaban los recursos para hacer ese Metro subterráneo.

Por ejemplo solo el compromiso del Gobierno Nacional más el aporte del Distrito estamos hablando que es de 13,8 billones de pesos, 13,8 billones de pesos, tan solo la devaluación, tan solo la devaluación hubiera llevado el costo o llevó el costo del enterrado a 19 billones de pesos y de donde salían esos otros 5 billones de pesos? De donde iban a salir? La Nación los iba a poner en esta crisis monumental en que están las finanzas de la Nación? El Distrito los iba a poner? De donde iban a salir? Entonces cuando hablamos yo creo que lo primero que hay que señalar es que es un ejercicio académico interesante, pero la realidad es que esa no es una opción, pero además de eso la realidad es que los costos del Metro subterráneo generalmente están subestimados, el Banco Mundial señala que en promedio y eso en ciudades que no tienen problemas de suelos como el de Bogotá, los costos de los Metros subterráneos aumentan en 40%, en 40% entonces si asumieramos que el costo del, el sobre costo de 40% ocurriera en Bogotá cosa muy probable teniendo en cuenta los suelos tan difíciles que hay en Bogotá todo el mundo está de acuerdo con eso especialmente en la ruta del Metro, eso habría llevado el costo a 26,6 billones de pesos, es decir es bueno recordar algo, la Nación ha sido generosa y yo agradezco mucho al Gobierno del Presidente Santos este compromiso, yo sí creo que lo vamos a hacer en equipo y hemos hecho todo este trabajo en equipo, acá están los representantes de Planeación Nacional, del Ministerio de Hacienda pero hay algo que siempre han dejado claro que cualquier sobre costo que tenga el Proyecto va por cuenta del Distrito, cualquier sobre costo del Proyecto va por cuenta del Distrito, un sobre costo de estos que no es raro por ejemplo, ustedes se recordarán que la línea 9 de Barcelona, hace dos años, la línea 9 de Barcelona, la suspendieron en ese momento indefinidamente, indefinidamente en marzo del año pasado cuando tenía un sobre costo de 560%, estaba costando 560% de lo contratado con unos suelos mucho mejores en Barcelona, la línea que hicieron para Rio, la líneas subterránea que hicieron para los Olímpicos ahora para Rio de Janeiro el sobre costo fue 2100%, 2100% pero si solamente ese sobre costo hubiera sido de

40% estamos hablando de 26,6 billones de pesos, Bogotá habría quedado totalmente quebrada por los próximos 40 años, entonces nosotros vamos a hacer el Metro posible, el mejor Metro para Bogotá, el Metro que sea posible y en eso estamos trabajando y estamos muy avanzados. Este es el documento del Banco Mundial donde se habla de cómo es que en promedio los Metros subterráneos tienen un 40% de sobre costos.

Ahora bien, se dice que nosotros desperdiciamos, que votamos 80 mil millones de pesos en estudios, porque aquí hay una serie de confusiones, no es 140, aquí hay dos tipos de estudios, hay un estudio, un estudio, hay unos estudios que son los que básicamente dicen dónde es que está la demanda, por donde es que es el corredor por donde debe ir el Metro y esos estudios siempre han coincidido en decir lo mismo, el Metro desde hace 40 años cuando se han hecho estudios dice el Metro debe salir del Suroccidente, debe ir hacia el Centro de Bogotá y luego del Centro de Bogotá debe ir hacia al Norte, todos los estudios que se han hecho, los que hizo en la época del Presidente Turbay, con Durán Dussán, los que se hicieron posteriormente, como serían los mismos estudios que cuando nosotros quisimos hacer un Metro, cuando estuve en la Alcaldía que desafortunadamente el Gobierno Nacional del Presidente Samper no nos dio los recursos, nosotros compramos los predios para la Terminal, compramos los predios del Portal Américas que eran los predios para el Metro que son exactamente el mismo sitio donde actualmente dicen los estudios que el Metro debe comenzar, de manera que hay unos estudios que son los que dicen cuál debe ser el recorrido general de la línea de Metro y en eso estamos de acuerdo, estaban de acuerdo hace 40 años, hace 30, hace 20, hace 10 y ahora. Y esos estudios los estamos aprovechando porque exactamente por ese corredor va la línea de Metro o sea que están totalmente aprovechados, o sea que lo que está en discusión son los estudios de 80 mil millones de pesos, ya del diseño exacto, lo que pasa es lo siguiente, aún sin los sobre costos del Metro subterráneo, aún sin los, yo quiero que le pongamos atención a esta cifra, aún si no hubiera sobre costos que sería algo milagroso en el mundo, en un solo kilómetro de Metro se ahorran 190 mil millones de pesos en un Metro elevado con relación al estudiado, al que tienen los diseños es decir en un solo kilómetro se pagan de sobra los estudios, de manera que en un solo kilómetro se ahorran más del doble lo que habían costado estos estudios.

Pero además esto es suponiendo que nosotros desperdiciáramos esos estudios, que no es cierto, nosotros estamos aprovechando estos estudios, el trazado de toda la parte del Suroccidente al Centro es exactamente el mismo que decían esos estudios, es un trazado que va desde la Avenida Ciudad de Cali con Avenida Villavicencio, sube por la Avenida Villavicencio llega a la Avenida 1º de Mayo, toma la Avenida 1º de Mayo hasta la NQS, toma un poquito por la NQS hacia el Sur, toma la Calle 1ª y sube a la Caracas, este trazado hasta la Caracas es exactamente el mismo que estaba planteado, entonces todo ese estudio sirve, los

estudios de suelo sirven, todo eso sirve, pero insisto aún sino sirvieran en un solo kilómetro de Metro elevado se ahorra el doble de lo que costaron, más del doble de lo que costaron los estudios.

Entonces, pero aquí hay algo que es muy interesante que vale la pena señalar, como digo primero hay unos estudios y los últimos de estos estudios de corredor los contrató en la Alcaldía de Samuel Moreno, los hizo la firma Steer Davies Gleave y entonces dice este corredor, pero qué significa un corredor? Un corredor no es una calle en particular es un corredor de un kilómetro, de dos kilómetros más o menos por donde puede ir la línea de Metro y a partir de ahí entonces la Alcaldía Petro contrató los diseños ya de detalle exactamente por donde debería ir el Metro, pero aquí hay un problema muy grande y es que en los términos de referencia de ese estudio, los términos de referencia de ese estudio ya tomaban la decisión, las decisiones más importantes que había que tomar, porque qué decían los términos de referencia de ese estudio? Decían señores que van a hacer el estudio digan por donde debe ir la línea de Metro, pero es decir sobre el corredor ya preseleccionado, pero no utilicen ningún corredor donde esté Transmilenio o donde vaya a ir Transmilenio, entonces esa frasecita, esa frasecita que ponen los términos de referencia eso definió todo lo más importante, de entrada esa frasecita descarta la NQS como corredor, descarta la Caracas y descarta la Carrera 7ª. Entonces esa frasecita de hecho lo que hace es seleccionar sin ningún estudio la 11, la 13 y la 11 porque es la única que queda para ir de Norte a Sur por el Oriente y obviamente por la Carrera 11 y por la 13 solo se puede hacer un Metro subterráneo, o sea que esa frasecita sin ningún estudio que puso los términos de referencia del IDU no solamente decide cuál es la ruta sino que decide que se haga el Metro subterráneo sin ningún estudio, entonces por eso es que quizás encontramos posteriormente que hay diferencias porque esa decisión de entrada, esos requisitos del estudio pues sesgaron por completo el estudio de entrada.

Ahora bien, como cuando se hicieron ya los estudios se dieron cuenta que no era posible hacer el Metro subterráneo en la Alcaldía Petro, hasta donde ellos querían hacerlo entonces la Financiera de Desarrollo Nacional recomendó hacer una ingeniería de valores, es decir un estudio a ver cómo le reducían los costos, inicialmente habían hablado ir hasta la 127, entonces empezaron a hablar de que más bien lo hacían, más bien empezamos a mocharlo, vamos más bien hasta la 100, no más bien hasta la 72, después que hasta la 100, entonces ese estudio, pero lo interesante de ese estudio que hizo 49 recomendaciones, mire esto, acá hay otro detalle muy interesante, en ese estudio contratado por la Alcaldía Petro, contratado por recomendación de la Financiera de Desarrollo Nacional y del Banco Mundial, una de las 49 recomendaciones que hacían para reducir costos era que buena parte del tramo Sur fuera elevado, es decir casi todo el tramo Sur fuera elevado, en ese estudio contratado por la Alcaldía Petro, por qué no recomendaban que fuera elevado el resto? Pues porque obviamente no se podía

meter un Metro elevado por la Carrera 13 y por la Carrera 11, pero si la ruta hubiera sido la Caracas muy seguramente ese mismo estudio también hubiera recomendado que ese tramo también se hiciera elevado. Entonces vamos viendo cómo los estudios son bastantes coherentes cuando vamos espulgándolos.

Aquí hay algo que es interesante, lo que dice el Banco Mundial en general sobre lo que es los costos de los Metros. Acá dice en general, de acuerdo al Banco Mundial el Metro elevado cuesta aquí según ellos 200 a 250 millones de dólares, el subterráneo entre 400 y 600 millones de dólares, en fin, es decir había muchas evidencias para que nosotros miráramos, contratáramos una revisión para ver si el elevado era mejor. Entonces en equipo con el Gobierno Nacional contratamos una revisión que comparó todas las alternativas con Systra, Systra es una de las empresas más importantes de estudios de Metros del mundo, casi decían que más de la mitad de los Metros que se han hecho en el mundo han tenido estudios de Systra de alguna manera, estos son los señores que hicieron ese estudio, y el estudio de Systra contratado por la Financiera de Desarrollo Nacional además que la Financiera de Desarrollo Nacional aunque es una entidad donde nosotros actuamos en equipo, Gobierno Nacional y nosotros pero al Director de la Financiera de Desarrollo Nacional lo nombra el Ministro de Hacienda, es una entidad del Gobierno Nacional, no son ningunos títeres de la Alcaldía no, los señores de la Financiera de Desarrollo Nacional tienen un Gerente nombrado por el Ministro de Hacienda, además en este proceso Hacienda estuvo participando todo el tiempo, Planeación Nacional, el Ministerio de Transporte permanentemente estuvieron, acá se sugirió que los validadores habían sido, mire entre los validadores que hubo de ese estudio es que no vale la pena leer la lista, pero acá hay un listado muy grande de personas del Banco Mundial, del Gobierno Nacional, de Planeación Nacional, en fin y ese estudio de Systra encontró que lo mejor era hacer un Metro elevado y que lo mejor era utilizar la Caracas, miren hay otro problema con la ruta que se había escogido, fíjese la ruta que se había escogido terminando en la 100 por la 11, yo les pregunto a ustedes que todos conocen Bogotá, un Metro subterráneo por la 11 los suelos más complicados de Bogotá ustedes han visto que hay toda clase de líos, llegaba, terminaba en la 11 con 100. Qué hay en la 11 con 100, con qué conecta en la 11 con 100 un Metro, ustedes que conocen imagínense un Metro llega a la 11 con 100 los pasajeros que llegan ahí a qué conectan? No hay nada, no hay transporte masivo, no hay absolutamente nada en la 11 con 100 y ahí era que estaba diseñado el Metro anterior que llegara a la 11 con 100, en cambio cuando el Metro va sobre la Caracas tiene Transmilenio debajo y en cualquier momento empalma con Transmilenio, aquí qué pasa? A veces se ha planteado me han hecho preguntas por qué eso del Metro con Transmilenio debajo?

Primero, por capacidad hacia el futuro, aquí la Representante me decía que la demanda se hablaba de 80 mil pasajeros hora sentido, resulta que no existe

ningún metro en el planeta, no obstante lo que decían los estudios hoy ningún Metro en el planeta, ningún Metro en el planeta mueve 80 mil pasajeros hora-sentido, hay unos cuatro o cinco que mueven alrededor de 60 mil, el que más mueve en el planeta con 11 pasajeros por metro cuadrado requeté en exceso de capacidad 11 pasajeros por metro cuadrado es el de Sao Paulo, que llega a 69 mil, entonces si nosotros tenemos a Transmilenio es un complemento perfecto, pero además Transmilenio opera como el sistema local, en algunas líneas de Metro en el mundo como algunas en New York tiene una línea expresa y una local, el hecho de que Transmilenio este abajo no solamente permite que vayamos creciendo el Metro impulsándolo hacia el Norte más y más, nosotros como lo verán más tarde lo dejamos planteado hasta un sitio y luego lo llevamos más se deja diseñado para que vaya más al Norte sino que además entonces permite que las estaciones del Metro estén más separadas entre sí, las estaciones del Metro más distanciadas entre si hacen que el Metro tenga una velocidad mucho mayor, que sea más atractivo, que tenga demanda y que tenga un costo mucho menor y entonces es un complemento perfecto operar el Metro encima con Transmilenio debajo, pero un poco, el Metro opera como la línea expresa y el Transmilenio como la línea local, como operan algunas líneas de Metros del mundo.

Bueno, aquí hay unos beneficios del Metro elevado. Primero como les decía un menor costo de construcción son, aun suponiendo que no hubiera vuelto a repetir esta cifra que es muy importante, aun suponiendo que no hubiera sobrecostos estamos hablando de 190 mil millones de pesos menos que el Metro estudiado en la administración Petro, 190 mil millones de pesos menos, aun suponiendo que no hubiera sobrecostos en el subterráneo.

Segundo, hay muchos menores riesgos de sobrecostos. Tercero, es un menor tiempo de construcción, aun suponiendo que no haya enredos en la construcción 26 meses menos, tiene casi 10% menos de costo - operación porque tiene mucho menos gasto de energía en iluminación, en ventilación etc., algo muy importante miren, seamos realistas, Bogotá puede que tenga en los próximos 50 años otra línea de Metro, de pronto dos más pero la inmensa mayoría del transporte seguirá siendo un transporte en bus, Londres tal vez tiene la mejor cobertura de Metro tal vez de cualquier ciudad del mundo y en Londres los buses movilizan el doble, más del doble de pasajeros que moviliza el Metro, más del doble, en Londres los buses movilizan más del doble de pasajeros que el Metro, entonces esta línea de Metro será un atractivo para la ciudad, no solamente va a ser un medio de transporte, entonces es muy agradable para todos los ciudadanos ir en un Metro elevado con luz natural, con luz natural.

Mire yo casi que les quiero contar una anécdota personal tal vez no sé si debería acá pero, yo en mis épocas de estudiante en Francia hace muchos años, yo trabajaba toda la noche en un hotel cuatro noches a la semana y yo salía por la

mañana obviamente muy cansado y tenía que ir a la universidad después, aquí veo por ejemplo al doctor Buenahora que también fue colega en esas épocas y yo prefería utilizar la línea elevada era más larga, me tomaba más tiempo porque era agradable y eso después de haber trabajado toda la noche, es mucho más agradable para un ciudadano, yo quiero ver cuál es el ciudadano acá, cuál es la persona aquí que se sentiría tranquilo entrando a una estación de Metro subterráneo.

PRESIDENTE: Cuánto tiempo más señor Alcalde?

Alcalde Mayor de Bogotá Dr. Enrique Peñalosa: Ya termino en cinco minutos entonces Presidente.

PRESIDENTE: Muy bien, cinco minutos más.

Continúa con el uso de la palabra el doctor Enrique Peñalosa Londoño, Alcalde Mayor de Bogotá.

Bueno, entonces simplemente estas ventajas, termino rápidamente sobre el tema del Metro elevado. Es cierto como dice la doctora Angélica que yo en otras épocas dije que el Metro elevado no era conveniente, eso hace rato, acá tomo unos recortes de cuando yo fui candidato a la Presidencia de su querido partido mi ex querido Partido Verde, que yo decía que se debía hacer el Metro elevado, hay recortes desde esa época estoy diciendo que el Metro debería ser elevado básicamente por las mismas razones, cosa que no serviría de nada que yo lo dijera si no lo dice es el Systra, por qué? Porque ha habido una serie de tecnologías nuevas que hacen que los Metros elevados sean mucho menos costosos, incluso la línea más sofisticada que se está haciendo en el mundo, hay líneas de Metro elevado en todas partes, en New York, en Berlín, en Chicago, en Londres, en Seúl, en Tokio, en todas partes pero incluso hoy la línea más importante de Metro que se está haciendo en el mundo en Londres es toda elevada excepto el centro de Londres que es medieval por donde no podría ir un Metro elevado y ahí se entierra, pero del resto todo el resto es elevado. Estas son una línea de Metro por ejemplo en Tokio, en Japón de un Metro elevado, esta es en Bangkok, en Melbourne, por la zona más costosa de Melbourne, de manera que no deteriora ni desvaloriza nada.

Bueno, rápidamente quiero terminar para, es que aquí vamos a presentar las canastas que se estudiaron, no tenemos tiempo tal vez pero se estudió una combinación de alimentador con el Sistema de Transmilenio, Alimentadores con un tramo de Metro y se hicieron varias evaluaciones y los expertos finalmente escogieron que la mejor combinación era llevar el Metro desde, la mejor combinación era la canasta C, que lleva el Metro desde el límite.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Jaime Buenahora Febres, para una Moción de Orden.

Yo creo que esta es una oportunidad y si quisiera que tuviéramos el tiempo suficiente para oír al Alcalde, toda esta información es valiosísima entonces pretender que algunos puntos se resuman tan rápido, yo sí con su venia y le ruego a la Comisión que extienda la.

PRESIDENTE: No se preocupe Honorable Representante, que daremos como la Honorable Representante al Alcalde y a los funcionarios que aquí han sido citados, no se preocupe.

Continúa con el uso de la palabra el doctor Enrique Peñalosa Londoño, Alcalde Mayor de Bogotá.

Gracias Presidente. Bueno básicamente aquí lo que presentaba era las diferentes canastas, pasemos canasta A, combinaba menos Metro, Metro hasta la 26 teniendo más troncales alimentadoras, en la Avenida Ciudad de Cali muy larga la canasta B, un poco más de Metro menos troncales, la canasta C y finalmente esta es la que se escogió la canasta C, que básicamente hace como ustedes ven se construye la troncal Ciudad de Cali al Sur para llegar al Metro para atraer gente de Soacha y de Bosa a la línea de Metro, se hace un tramo de la Avenida Boyacá entre la 26 y la Autopista Sur para alimentar el Metro y se hace toda la Avenida 68 y por diferentes razones una cantidad de criterios se escogió como está la mejor, se deja el Metro estudiado, diseñado hasta la 127 y posteriormente podrá continuar hacia el Norte, ya el Metro este Metro con estas estaciones distanciadas elevado es un Metro que va a salir mucho menos costoso una vez que ya se tiene los talleres, los Patio Taller etc., entre otras lo que señala la doctora Angélica efectivamente estamos mirando pero lo que sí es cierto es que todas las opciones son mejores que la opción esta del Bosa C que existía. Entonces todas las opciones que tenemos estamos en este momento en el proceso de analizar cuál es la mejor, la mejor realmente es El Corzo solo que hemos encontrado algunos problemas de químicos en los suelos que pueden hacerle daño al concreto, entonces estamos en ese tema pero hay otras dos opciones en Mosquera, no, ya nada es inundable con las obras de mitigación que hizo la CAR, nada de eso es inundable y ya nada más ni Bogotá ni Mosquera, es decir anteriormente todo era inundable Bogotá todo era inundable, tan era inundable todo Bogotá que Bogotá se hizo en La Candelaria porque era lo único que no se inundaba, Bogotá se inundaba hasta la Caracas etc., pero la CAR acaba de terminar unas grandes obras de mitigación y ya nada de eso es inundable.

Pero bueno, sigamos porque no quiero demorar básicamente, sigamos, sigamos hasta la 72, las ventajas son las siguientes, algo que vale la pena tener en cuenta es que el Metro elevado hasta la Calle 72 y sus troncales alimentadoras ahorraran casi tres veces más tiempo de viaje, es decir si nosotros hiciéramos el Metro subterráneo con lo que cuesta hoy la línea de Metro subterráneo solamente alcanzaría para ir hasta la Calle 53, si se hace el Metro elevado alcanza para ir hasta la Calle 72 y además para 33 kilómetros de troncales, 75% de los 13,8 billones de pesos se destinan al Metro y 25% a las troncales, entonces muy importante esto, si el Metro subterráneo de todas maneras decimos no vamos a hacer Metro subterráneo de todas maneras vuelvo a insistir aceptando los costos que plantea el estudio, suponiendo que no hay sobrecostos, llegaríamos con el Metro subterráneo hasta la 53, mientras que con el elevado se llega a la 72 y además se hacen 33 kilómetros de troncales, entonces el ahorro en tiempo de viaje sería en el subterráneo no, 82 mil horas y con elevado 310 mil.

Pero pasemos a la siguiente lámina que es más importante. Con el subterráneo hasta la 53 se movilizarían 556 mil pasajeros y con el proyecto que adoptamos que llega hasta la 72 más las troncales alimentadoras se movilizaría prácticamente un millón de personas, es decir casi el doble de personas se movilizarían con ese esquema que si hacemos el subterráneo hasta donde alcanzaría la plata.

El Metro tiene tres fases en lo que dejamos diseñado, Rio Bogotá a la Avenida 1º de Mayo con Avenida Caracas 16 kilómetros. Segundo, la Avenida Caracas con Calle 1ª a la 72, esas son las dos fases que hacemos y queda diseñada hasta la 127, que insisto ya es muy fácil y muy poco costoso ya seguir llevando el Metro hacia el Norte por encima de la Autopista.

Bueno, el Metro tendrá 15 estaciones 10 de ellas con conexión intermodal directa con Transmilenio, algo que quiero subrayar es que el Metro queremos que sea un programa de redesarrollo urbano muy importante y por eso entre otras conjuntamente entre el Gobierno Nacional y nosotros escogimos a Andrés Escobar como Gerente del Proyecto Metro, que es tal vez el principal experto en el tema de renovación urbana que hay en Colombia, porque queremos que se haga un gran programa de mejoramiento en todos los sectores, incluso una idea que estamos trabajando sobre la base que buena parte de las estaciones, que las estaciones no caigan a las aceras si no que inversionistas privados hagan edificaciones, edificios para que se vuelvan las estaciones y entonces ellos tienen la ganancia de que es una cosa muy comercial tener estos ciudadanos pasando por ahí y la ciudad evita tener estas estaciones encima de las aceras y se ahorra el costo de las estaciones.

Bueno, básicamente los recursos, los recursos el Distrito tiene asegurado los recursos con plata que viene de la mitad de la sobretasa a la gasolina y con

recursos de la Empresa de Teléfonos y de la Empresa de Energía, nosotros quiero también señalar que todos los procesos que hemos adelantado estamos totalmente en equipo con el Gobierno Nacional, aquí se señaló correctamente que para asegurarlo realmente tenemos que hacer el CONPES y el CONFIS, yo diría que el CONPES no puedo hablar por Planeación Nacional acá tiene su representante, pero nosotros estimamos hemos venido trabajando en equipo que este CONPES saldrá en las próximas semanas, muy pronto yo diría que antes de Navidad definitivamente, yo esperarí que en quince días no.

PRESIDENTE: Puede continuar señor Alcalde, ruego el favor de hacer orden.

Continúa con el uso de la palabra el doctor Enrique Peñalosa Londoño, Alcalde Mayor de Bogotá.

Entonces listo no, yo creo Presidente, lo que simplemente quiero decirles a todos para terminar yo quisiera pedirle tal vez Presidente tres minutos para nuestro Secretario de Transporte y tres minutos para el Gerente del Metro que aclaren unos detalles puntuales, pero yo simplemente quiero reiterarles que lo que hemos hecho es el Metro, que es el mejor para la ciudad de Bogotá, el Metro que es el que tiene el menor costo, el que se termina en el tiempo más rápido, el que es más agradable para los ciudadanos, imagínense ustedes simplemente es que va a ser casi un recorrido no solo de movilidad sino turístico, recorrer toda la ciudad viendo las montañas, viendo la ciudad y además va a ser un Metro que va a tener una enorme capacidad.

Sobre el tema de la Troncal 7ª, que será una troncal revolucionaria porque yo diría que la Troncal 7ª tiene una característica especial y es que pasa por los sectores de ingresos más altos de Colombia, hay 6 kilómetros de la Troncal 7ª donde yo diría que viven por lo menos la mitad de los 30 mil colombianos de mayores ingresos y entonces esto va a llevar a que los ciudadanos de mayores ingresos en Colombia comiencen a utilizar el transporte masivo porque van a ahorrarse horas en esta movilidad. La Troncal 7ª efectivamente nosotros tenemos unos recursos que están asegurados con el cupo de endeudamiento y otros que vamos a solicitar en una valorización el año entrante, para terminar de asegurar ese proyecto de la Troncal 7ª.

Entonces Presidente, yo le agradezco mucho.

PRESIDENTE: Bueno, por la importancia del tema muchas gracias Alcalde por la importancia del tema. Pregunto a la Comisión si declara Sesión Informal para poder escuchar a los dos funcionarios.

SECRETARIA: Si lo quiere señor Presidente por unanimidad de los asistentes.

PRESIDENTE: Le ruego al doctor Andrés.

Alcalde Mayor de Bogotá Dr. Enrique Peñalosa: Yo quería una sola frase quería, por qué no mostramos la cobertura, yo quisiera que vieran ustedes esto, nosotros. Muy ambiciosos en construcción de troncales y en la línea de Metro, Bogotá tiene una de las densidades más altas del mundo, Bogotá tiene tres veces más habitantes por hectárea que Sao Paulo, cuatro veces más habitantes por hectárea que en Londres, esto hace que vayamos a poder tener una cobertura en transporte masivo si completamos todas las troncales que tenemos programadas hacer, algunas con Apps, otras con recursos del Distrito en fin, ahorita no es el momento de explicarlo, Bogotá va a tener casi 85% de las viviendas de Bogotá van a estar a menos de un kilómetro de una línea de transporte masivo, esto no lo tiene Londres, esto no lo tiene New York, sería solamente Hong Kong y tal vez un par de ciudades más, esto es lo que nosotros esperamos que Bogotá tenga en el año 2022, será una ciudad ejemplar a nivel mundial, 85% de las viviendas a menos de un kilómetro de una línea de transporte masivo.

PRESIDENTE: Bueno, muy bien entonces en su orden habla el doctor Andrés por favor, haga el favor. El doctor Andrés Escobar es el Gerente del Metro, me alegra mucho tenerlo también aquí porque conozco de hace mucho rato sus condiciones profesionales.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Andrés Escobar, Gerente del Metro.

Muchas gracias señor Presidente, pues el Alcalde creo ha respondido la mayoría de las inquietudes que se hayan planteado, yo tal vez puedo complementar algunas que implican un poco más de detalle de las tantas que hizo la Representante Angélica Lozano y me disculpan, tal vez un poco técnicas pero ese es el nivel que se le dio al Debate entonces pues es la oportunidad magnífica de poder profundizar, una cuñita antes para todos, el Proyecto Metro tiene su página web desde hace un mes, en donde pueden ustedes encontrar todos los estudios que se han venido liberando, las consultorías tienen un proceso formal de aprobación que va haciendo que poco a poco vayan entrando en circulación, la doctora Angélica tuvo que plantear su Debate conociendo solo una parte de esos estudios pero ya la gran mayoría están disponibles para todos ustedes metrodebogotá.gov.co ya, es cierto que no estaban pero es cierto que ya están, no estaban completos, correcto, no sucesivamente son 11 y esperamos que ya para la semana entrante queden los 11 completamente liberados y accesibles para todo mundo en la página web.

Una pregunta importante es que por qué se abandonó la figura de hacer el Metro Llave en Mano, eso es una posición que se tuvo en un momento dado pero no se ha abandonado, de hecho hoy están en estudio varias opciones esa es una de ellas y todas serán objeto de un estudio que estamos contratando de nuevo en equipo con el Gobierno Nacional para identificar el mejor modelo de contratación. En el mundo hay muchos incluso cerca de Colombia en Lima, en Sao Paulo, Panamá hay muchos modelos de contratación en los cuales el material rodante los trenes y los equipos no se contratan en el mismo paquete con el resto de la obra civil sino que se va por separado, eso tiene unas ventajas y unas desventajas, hay casos exitosos en Sao Paulo hay casos que no han sido exitosos en Lima, pero todos los estamos estudiando y repito es parte de la estructuración legal y técnica que viene por delante y podría suceder que la recomendación final vuelva a hacer que se haga una sola contratación global.

Segundo, los costos de las troncales Caracas y de las diferentes trocales alimentadoras que se incluyeron en el estudio Systra difieren de algunos otros informes y es así, es cierto, difieren porque también hay diferencias en las longitudes que se trabajan y también en las especificaciones de ese proyecto. Soy más preciso, al Proyecto Metro le corresponde reconfigurar todas las vías por donde pasa, no solo la Caracas, la Villavicencio, la 1ª de Mayo y la Caracas, todas por qué? Porque como lo decía la Representante cada columna va a tener tres metros de diámetro y ningún separador de.

PRESIDENTE: Puede continuar, puede continuar doctor.

Continúa con el uso de la palabra el doctor Andrés Escobar, Gerente del Metro.

La columna tiene tres metros de diámetro que es lo que ocupa el espacio del separador lo que tiene 9 metros de ancho es el dado de cimentación que va bajo tierra, de manera que el dado si podría ser más grande que el separador porque va debajo de la tierra por encima pueden pasar los carros, pero lo que si no es evitable es que si aterriza una columna de 3 metros de diámetro en un separador que tiene 1 con 40 por ejemplo en la 1ª de Mayo, o 3 y pico de metros en la Caracas esa Avenida toda hay que reconfigurarla, reconfigurarla es crecer el separador y trasladar un poco todos los carriles de tráfico vehicular mixto y reconfigurar los andenes, entonces el Metro tiene dentro de las cuentas eso, es una gran ventaja entre otras que va a tener el Proyecto porque las Avenidas por donde pasa el Metro van a quedar nuevas y eso está incluido en el costo, en el costo en la reconfiguración del espacio público y aparece un costeo en el estudio de Systra de 455 mil millones de pesos que se refiere al tramo exclusivamente del Metro que es de la Calle 1ª a la Calle 76, la última estación va a estar situada en la 72, pero después vienen también otros 500 metros de viaductos que corresponden

a la cola de maniobra el sitio donde los trenes van a reversar, van a llegar al extremo y cambian como en forma de letra Z y se disponen a devolverse por el mismo viaducto, entonces por eso llega hasta la 76.

Bueno, reconfigurar la Caracas en este tramo es lo que cuesta 455 mil millones de pesos, pero el Distrito va más allá y tiene un proyecto que usted mencionó que implica también mejorar las condiciones de operación de la Caracas, de la Calle Uno hasta Yomasa y entonces cuando se reportan esos costos pues naturalmente tienen que dar mucho mayores, 800 algo la cifra que usted mencionó.

También se mencionó mucho el roll que han tenido en el pasado los validadores técnicos y se acusa la ausencia de tener hoy ese tipo de validadores, sobre esto hay que aclarar lo siguiente, varias cosas.

Primero, la figura de validador técnico es una figura pues ad hoc que se puede escoger adicional a las funciones propias de una interventoría que se realiza con seguimiento durante el proceso de estudio, la vez pasada en la administración pasada se tomó la figura de escoger a dos universidades como validadores técnicos, este es un ejercicio que resultó mal, incluso pues habiendo estado presente como Director Juan Pablo Bocarejo, que todos ustedes saben, usted lo mencionó es PHD y fue parte del grupo de seguimiento, en esa ocasión las universidades nunca validaron el Proyecto, encontraron objeciones, encontraron aspectos que no les permitieron validar y por eso no quedaron recibidos los informes, al contrario quedaron fue una serie de críticas y de ajustes que no hubo el momento, no era oportuno ni era fácil hacer porque a veces incluso no coincidían las críticas que hacia una universidad con las críticas que hacia otra universidad eran diferentes.

Entonces en esta ocasión lo que se escogió como figura que creemos que es mucho más potente es tener un equipo de seguimiento que no fue solo del Distrito Honorable Representante, no fue seis miembros del Distrito ni mucho menos inexpertos fueron los seis expertos del Distrito de mayor nivel que hay y también fueron otros siete miembros del Gobierno Nacional de los cuales están aquí sentados algunos de ellos, todos expertos y con cargos de responsabilidad política, todos tienen que responder por lo que hicieron, es decir no es una opinión digamos exenta de responsabilidad porque es en ejercicio de unos cargos que todos ellos se pronunciaron y esto sirve para reafirmar algo que el señor Alcalde ha dicho varias veces, una de las garantías del éxito del proyecto que en otras ocasiones no se daba es el consenso que hay entre la Nación y el Distrito, en muchas ocasiones cuando se revisa la historia patria de 60 años, se encuentran muchos casos en donde las propuestas del Distrito no gustaban de la Nación o viceversa, pues en esta ocasión y parte de los anuncios y el centro de los anuncios que hizo el señor Presidente en septiembre es que se alcanzó un

consenso después de que Systra analizó las 8 alternativas que analizó donde se pusieron en combates, donde se pusieron en confrontación las alternativas elevadas, subterráneas y mixtas todas ellas con un mismo criterio, con una misma metodología de comparación, de allí salió una alternativa seleccionada de consenso en el Gobierno Nacional señores Viceministros, hizo parte el señor Subdirector de Planeación Nacional Luis Fernando Mejía, todos en consenso le presentaron o le presentamos señor Presidente la mejor solución para Bogotá, donde se validaron técnicamente todas las alternativas, esa es una garantía de éxito y repito está respaldada por decisiones que tomaron todos los actores que tiene un rol técnico en los dos Gobiernos Nacional y Distrital y la gerencia del proyecto que pues ha estado acompañando todo el proceso también desde marzo.

El doctor Juan Pablo, les va a explicar un poco, una parte muy técnica si, el doctor Juan Pablo Bocarejo, les va a explicar por qué se utilizó el POT que no existe o mejor la visión de ciudad, la proyección de ciudad que se está manejando ahora como alimentación de los modelos de demandada y de acercamiento o de entendimiento de la realidad que se espera que actúe sobre el proyecto Metro. Muchas gracias señor Presidente y todos los miembros de la Comisión.

PRESIDENTE: A usted doctor Escobar, doctor el Secretario de Movilidad, con mucho gusto, pero Honorable Representante, a ver pero yo creo que Representante Lara, con muchísimo gusto permita que hable el Secretario de Movilidad y al final hacemos una ronda de todas las preguntas para que puedan responderle a los funcionarios, porque es que se nos sale el Debate, ha hecho un enorme esfuerzo, hemos hecho un enorme esfuerzo para que este Debate pueda concluir muy bien y pues aquí hay una serie de interrogantes Representante Lara, que ha dejado la Representante Angélica Lozano, con relación a la corresponsabilidad que le estaba contando aquí al Alcalde que lo que hicimos en su momento en el Plan Nacional de Desarrollo el primer Gobierno del Presidente Santos y es bueno que se clarifique por parte de los funcionarios sino se nos va todo en eso. Yo le ruego a usted el favor que me ayude Representante Lara con mucho gusto, ya le había preguntado pero bueno si usted me ayuda para no entrar aquí en una serie de controversias que usted sabe que con el mayor agrado, es con muchísimo gusto, permítanme que hable el señor Secretario sí.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Rodrigo Lara Restrepo.

Tratándose de una intervención en Sesión Informal y dado que pues hizo unos aportes, unos pronunciamientos muy puntuales sobre unos asuntos, quisiera que después pudiéramos también hacer las preguntas propias más que un Debate de Control Político de una Audiencia de esta naturaleza tan interesante.

PRESIDENTE: Así se hará Honorable Representante, con mucho gusto.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Juan Pablo Bocarejo, Secretario de Movilidad.

Muchas gracias Presidente, muchas gracias a los Honorables Representantes. Yo me voy a concentrar en dos aspectos que se mencionaron en la presentación de los ponentes, primero el tema de los estudios de demanda, los estudios de demanda, nos determinan donde están ubicados los pasajeros de transporte público en la ciudad, cuáles sus deseos de viaje y cuál es la mejor manera de realizar ese viaje? Nosotros trabajamos con la Secretaria Distrital de Planeación en la imagen de ciudad futura que estamos planteando en la administración Peñalosa, en unos crecimientos nuevos que son indispensables para que haya una sostenibilidad en el futuro de toda la región y es a partir de ese análisis que hace Planeación Distrital que nosotros planteamos dónde van a vivir los bogotanos en las próximas décadas y cuáles van a ser sus deseos de viaje, por eso el estudio de Systra menciona digamos no con toda exactitud que ellos se hacen en el POT futuro lo que están diciendo básicamente es que nosotros tomamos los estudios de lo que nos imaginamos que va a ser Bogotá y su región en el futuro para predecir los viajes en la ciudad.

El segundo aspecto que se menciona que es muy importante y es pues la imagen con la que terminó el Alcalde es cuál es la visión de una red de transporte? Evidentemente dependiendo de la red de transporte futura una parte de la red puede tener más o menos pasajeros, la red que nosotros nos imaginamos que es una red que va a ser un referente mundial, es una red como lo decía el Alcalde donde el 84% de los bogotanos van a estar a menos de un kilómetro de una red de transporte masivo, de una red que va a tener su propio espacio y que va a ser mucho más eficiente, la finalidad de los proyectos de transporte masivo y en este caso el Proyecto Metro no es tener un Metro de 80 mil o de 100 mil pasajeros por hora sentido, eso no es lo que necesita la ciudad, lo que necesita la ciudad es tener una excelente cobertura en su territorio y tener una disminución importante de los tiempos de viaje. Ahí yo quisiera destacar el tema de la diferencia que ya la plantea el Alcalde pero recalcar esto, si yo tengo, con la plata que yo tengo con los costos de un Metro subterráneo llego hasta la 53, la 53 no me resuelve muchos temas, no bajo la carga de la Caracas a un nivel razonable, no tengo una cantidad de pasajeros que me cubra el beneficio–costo, en cambio con el esquema que planteamos tenemos un cubrimiento mucho mayor, tenemos gente que antes no podía coger el Metro que con la alimentadora lo va a coger si vive en Bosa, si vive en Marsella, si vive en La Alquería, en muchos barrios de Bogotá, por eso creemos que la finalidad no es que haya 80 mil pasajeros por hora sentido.

El otro aspecto fundamental es que los pasajeros de las matrices de origen destino no se están perdiendo, o sea no se puede generar como unas dudas

frente a los estudios sin conocer de fondo el tema, los pasajeros de transporte público de las matrices siguen siendo los mismos, simplemente que se están distribuyendo en otras líneas de transporte porque la que se tenía previamente.

PRESIDENTE: Puede continuar, ya termino? Bueno, muy bien pregunto a la Comisión si quiere regresar a la Sesión Formal?

SECRETARIA: Si lo quiere señor Presidente.

PRESIDENTE: Muy bien, entonces en su orden señora Viceministra de Hacienda, tiene el uso de la palabra 10 minutos, un cuarto de hora, aunque es muy importante, bueno pero no vaya a dejar por ahí pues temas que de esos que nos preocupan.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la doctora María Ximena Cadena, Viceministra de Hacienda.

Buenas tardes a todos señor Presidente, muchas gracias por la invitación y a todos los Representantes, primero que todo les pido disculpas por haber llegado tarde, como todos ustedes saben en estos momentos estamos en el trámite de dos leyes muy sensibles en el tiempo que es la Reforma Tributaria y el Presupuesto de Regalías somos solo dos Viceministros que tenemos que trabajar en esas ponencias y por supuesto que las invitaciones del Congreso y las citaciones son de la mayor importancia para el Ministro y para todo el equipo en el Ministerio, sin embargo estamos terminando las dos reuniones de ponentes para ese trámite de las dos Leyes que están pendientes, entonces pido disculpas, aquí estaba presente el doctor Camilo Barco, que aprovecho para presentárselo a todos ustedes, es el Director de Participaciones Estatales, quien tiene a cargo en el Ministerio de Hacienda estos temas de transporte masivo y de la participación de la Nación en otras empresas, es un funcionario de altísimo nivel y que está aquí presto para responder las preguntas de todos los Representantes. Mi intervención va a ser muy corta porque creo que el Alcalde y los funcionarios de la Alcaldía y de la Empresa Metro pues dieron todas las explicaciones del caso y estoy segura que también desde el punto de vista técnico mis compañeros de esta Mesa van a dar más detalles, yo pues quisiera referirme a los puntos específicos que se mencionaron y que tienen relación con las competencias del Ministerio de Hacienda.

La primera pregunta que digamos la más al grano que nos hace la Representante Lozano, es si va a cambiar el monto que va a financiar la Nación dado que se cambió el trazo de la línea Metro? Como ya lo explicó el Alcalde el estudio de los costos digamos que se modificó con base en las diferencias de proyecto que había, hoy en día lo que hay vigente es un aval fiscal que dio el CONFIS en

octubre del 2015, por 9.65 billones de pesos, esos recursos se definieron por ser el 70% que es el mayor aporte que puede realizar la Nación a estos sistemas de transporte masivo con base en un costeo de 13.8 billones que era lo que se estimaba costara el proyecto anterior, ese cheque simbólico que entregó el Presidente Santos y que está avalado por un aval fiscal requiere y todos ustedes conocen el procedimiento de un CONPES en el que se establezcan y se definan los detalles para la ejecución y vuelve al CONFIS para emitir las vigencias futuras. Como ya es obvio de este Debate estamos trabajando en ese CONPES, tanto el Gobierno Distrital como el Gobierno Nacional han participado activamente en las mesas técnicas y esperamos que ese CONPES esté finiquitado antes de terminar el año con base en ese CONPES iríamos al CONFIS para aprobar las vigencias futuras y eso es lo que representaría pues ya directamente el compromiso en firme de los presupuestos futuros, sin embargo por supuesto que el aval fiscal también es un compromiso y los 9.65 billones hacen parte de ese compromiso.

Como mencionó el Alcalde y el doctor Andrés Escobar, al estudiar las distintas canastas que se presentaron se escogió una canasta que tiene una combinación de Metro elevado y de troncales de, pues de rutas de Transmilenio, esa canasta implicaría una participación del Gobierno Nacional también por 9.65 billones, lo que tenemos que verificar es cómo esa distribución de los aportes se hace porque este es un tema pues completamente técnico de la estructuración financiera, es que los Proyectos de tipo Metro van con el cupo de Apps mientras que los sistemas, pues los otros tipos de sistemas de transporte masivo que no son de tipo Metro tienen otro tratamiento fiscal, básicamente esto es lo que afecta es el número de años a los que se puede comprometer y cómo se financia, como se estructura financieramente el proyecto, sin embargo esa estructuración pues se hará con base en el compromiso que tiene el Gobierno Nacional en los 9.65 billones, no se prevé aumentar esa participación pero tampoco es necesario como ustedes vieron acá la canasta que se aprobó con base en una evaluación rigurosa de las diferentes canastas posibles es consistente con un costo alrededor de 13 billones de pesos, que es consistente con la participación de la Nación por ese monto que ya se digamos se formalizó a través del aval fiscal.

Frente al tema del tipo de contrato como mencionó el Gerente de la Empresa Metro, realmente el Ministro de Hacienda ha insistido sobre la necesidad de hacer un contrato Llave en Mano como usted lo mencionó Representante Lozano, por supuesto que estamos pues en el estudio técnico y financiero como ya se mencionaba acá eso lastimosamente no es garantía de que salga perfecto, tampoco otra fórmula sería garantía, lo que vamos a estudiar son esos pro y contras pero siempre teniendo en cuenta pues la eficiencia y tratando de garantizar la mejor ejecución de los recursos. El Ministro de Hacienda ha sido muy vocal en eso y creo que esa será parte de la discusión ya en el detalle técnico,

legal, financiero que se viene una vez pues continuemos avanzando en este proceso con el CONPES y de cara al CONFIS.

Frente al tema de la flexibilización de los requisitos que usted ha mencionado nosotros estamos pues firmemente comprometidos con los requisitos que hay en el CONPES, de hecho el nuevo CONPES que se está discutiendo es para aterrizar los diseños y la ejecución de este Metro y para digamos hacerlos más explícitos en el caso de pues dado el cambio de los diseños que se han dado y demás pero digamos que el espíritu de los requisitos y la necesidad de cumplir ciertas fases en la planeación del Proyecto en la ejecución se ha mantenido, creo que probablemente el Subdirector puede dar un poco más de detalle sobre este proceso, pero nosotros en ningún momento vamos a hacer pues una flexibilización de requisitos con respecto a lo que ya se ha planteado y que digamos que está en línea con lo que se pretende hacer con este proceso.

Creo que con eso cubro los temas que se mencionaron que son directamente de nuestra competencia y estamos atentos a cualquier pregunta o duda adicional.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la H.R. Angélica Lisbeth Lozano Correa.

Fueron ilegalmente tramitadas, qué hace el Ministerio de Hacienda al respecto? Va a suscribir a emitir un CONPES con base en un acto ilegal?.

Segundo, usted dice que no está flexibilizando los requisitos, claro que lo están haciendo porque era el cumplimiento de estos requisitos vigentes los que va a borrar de un plumazo porque claramente de aquí al 31 de diciembre incluso del año entrante no van a estar listos, o no mentiras del año entrante puede ser, ese es el doble estándar, el Alcalde hace una exposición diciendo que era irreal completamente un Metro subterráneo con los soportes que ha avalado el Ministerio de Hacienda, por qué ustedes hicieron algo irreal sin fundamento y absurdo que no utilizó esos adjetivos el Alcalde, pero si es el contenido de su expresión, el dólar y la devaluación por supuesto han tomado otro precio, pero entonces Isagen, entonces por qué vendieron Isagen y no esperaron al que el dólar subiera, que conste que yo estaba en contra de la venta de Isagen, o sea el Alcalde expone que era completamente ficticio los soportes en los que el Estado Nacional el mismo Ministro de Hacienda, el mismo Presidente han participado, por favor precise el cambio de estándar las vigencias locales, el CONPES como lo van a emitir este año sin el lleno de los requisitos vigentes, estrictos que en buena hora han salvaguardado los recursos de Bogotá para el Proyecto Metro, pero entonces la fácil es cambiemos la regla, eso no es serio y ustedes son el mismo equipo, con total aprecio por ti, pero el mismo equipo es que hubiera Ministro de Hacienda digo bueno, que vergüenza Ministro nuevo votó todo, es el mismo, es

que yo mostré declaraciones del Ministro de Hacienda actual exigiendo o Llave en Mano o nada y entonces vamos a evaluar ahora otra alternativa por favor de argumentos para ese cambio.

PRESIDENTE: Bueno, señora Viceministra, por si quiere hacer una precisión y después tiene el uso de la palabra el señor Viceministro de Transporte. Siga señora Viceministra.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Edward David Rodríguez, para una Moción de Orden.

Mire, es sencillamente preguntar cuándo va a estar el CONPES? Y segundo hacerle una claridad, la Ley 310 del 96, no exige que sea hasta el 70%, puede ser hasta el 90 de financiación, lo que pone es un techo mínimo para que el Gobierno Nacional cofinancie el 70%, del 70 al 100%, simplemente esa precisión Viceministra.

PRESIDENTE: Señora Viceministra por favor precisar las preguntas que han hecho y continua después el señor Viceministro de Transporte, doctor Alejandro Maya.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la doctora María Ximena Cadena, Viceministra de Hacienda.

Muchas gracias Presidente, no el CONFIS no aprobó nada ilegal, el CONFIS sesionó el 25 de octubre del 2015, cuando la administración distrital de ese momento y con base en la evaluación de todos los estudios que había hasta ese momento y la verificación técnica por parte del Ministerio de Transporte, del DNP y la verificación también financiera que hizo el Ministerio de Hacienda en su momento, había un estudio para un Metro subterráneo que tenía unas características y que estaba promoviendo la administración distrital del momento, en ese momento se aprobó el aval fiscal por 9.65 billones, después de eso una vez se dieron las elecciones en las que resultó ganador el Alcalde Enrique Peñalosa, sobre la base de una propuesta de Metro elevado y muy diferente al de la administración bajo la cual se habían hecho los estudios y se había aprobado el aval del CONFIS, se suspendió de hecho un convenio que había, pues a raíz de la elección del Alcalde Peñalosa y del pueblo bogotano se había pronunciado sobre la favorabilidad de un Metro elevado contrario a lo que ya se había presentado hasta ese momento en la Administración Distrital, el Gobierno Nacional pues tomó la decisión precisamente para salvaguardar los recursos de suspender por un momento las contrataciones que se tenía para seguir avanzando en los estudios de un Metro subterráneo y esperar a la posesión del nuevo Alcalde y a trabajar

con el equipo de este nuevo Alcalde y con el nuevo diseño que se había propuesto durante la campaña y demás.

Qué sucede? Hoy en día con esa nueva propuesta nosotros mantenemos un aval fiscal que fue otorgado con otra administración, con otro estudio pero hay un nuevo diseño. Como se ha dicho desde un inicio desde que comenzó el año, el Gobierno Nacional pues está comprometido con el desarrollo del Proyecto pero pues va a financiar el proyecto que va a construir el Alcalde que está actualmente que fue elegido por los bogotanos. Entonces digamos que el aval fiscal es cierto que está sobre un proyecto distinto, pero desde el punto de vista financiero lo que importa es que esté la disponibilidad de los recursos y el compromiso de tener esa disponibilidad a futuro, una vez por eso también es necesario pues una vez vaya al CONPES y volver al CONFIS con el detalle ya del Proyecto pues habrán las modificaciones a las que haya lugar, según lo que tenemos hasta este momento las estimaciones del costo del Proyecto y del aporte de la Nación que según la Ley va entre el 40 y el 70% Representante, se hará la aprobación de las vigencias futuras. Ese es digamos la historia desde el 25 de octubre del año 2015, cuando se aprobaron esas vigencias futuras, perdón ese aval fiscal.

Frente al tema de Llave en Mano, como le digo Representante usted tiene razón que el Ministro se ha pronunciado muy vocalmente frente a eso, esa es una decisión que seguramente, pues vamos a tener que tomar y como dice el Gerente de la Empresa no se ha descartado y acá en la mesa y digamos que esa no es una decisión únicamente del Ministro de Hacienda y creo que por eso pues es importante que la evaluemos, yo simplemente estoy reiterado la posición que ha tenido el Ministro hasta ahora.

Sobre el tema de la flexibilización y el CONPES yo si preferiría que el doctor Luis Fernando Mejía que es el Secretario Técnico del CONPES y que además desde Planeación Nacional ha estado al frente de este tema pues hablara un poco sobre esas inquietudes que usted ha planteado.

PRESIDENTE: Bueno, muchas gracias señora Viceministra.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Alejandro Maya Martínez, Viceministro de Transporte.

Un saludo muy especial para usted señor Presidente, para toda la Mesa Directiva, al Alcalde Mayor de Bogotá, a los Honorables Representantes que nos acompañan en el día de hoy, los medios de comunicación y por supuesto a todos los asistentes, funcionarios del Distrito.

Creemos desde el Ministerio de Transporte que definitivamente señores citantes Angélica Lozano y Edward Rodríguez, efectivamente este tema es de la mayor importancia, amerita efectivamente que estos debates por supuesto se estén adelantando al interior del Congreso de la República, particularmente en la Comisión Primera Constitucional de la Cámara, en el sentido en que aquí están unos recursos demasiado cuantiosos, digamos que están designados por la voluntad política por supuesto el señor Presidente de la República para la construcción de uno de los principales sueños de todos los bogotanos, como es la construcción del Metro de Bogotá y efectivamente esa intención, esa voluntad que ha tenido este Gobierno pues está expresado particularmente en la aprobación que mencionaba la señora Viceministra de Hacienda en relación al CONFIS, que se aprobó efectivamente desde el año pasado, ahí están los recursos designados 9.65 billones de pesos para este importante Proyecto para la capital de la República.

Pero si entramos a revisar entonces en qué estamos, de dónde venimos y para donde vamos, creo que vale la pena precisar digamos temas que ya han venido anunciando pues el Alcalde de Bogotá, la señora Viceministra y por supuesto los funcionarios del Distrito en el sentido en que efectivamente todo esto inicia digamos con el CONPES 3677 de julio del 2010 donde allí efectivamente está muy bien definido cuáles eran los tres Proyectos que están al interior de ese CONPES y uno de esos por supuesto está el Metro de Bogotá, pero también estaba también el Tren de Cercanías y por supuesto también lo de Transmilenio Soacha II y Soacha III, que efectivamente el señor Ministro de Hacienda con el Ministro de Transporte anunció en días pasados y efectivamente desde allí pues inicia todo ese proceso no es la culminación por supuesto el CONPES lo que permitiría desde ahí sacar a licitación esos Proyectos en el año 2011, si no que a través de ese documento se fija la política pública en relación a la ejecución de estos tres importantes proyectos para la región centro de Bogotá y efectivamente ahí inicia la construcción de todos y cada uno de los estudios que ya se ha venido anunciando por parte del señor Alcalde de Bogotá, efectivamente lo que hoy estamos.

El Proyecto inició efectivamente como un Metro subterráneo, eso lo saben todos los bogotanos, lo saben todos los colombianos, esa era la intención del anterior Gobierno Distrital y se realizaron y se contrataron por parte del Distrito los diferentes estudios para solicitarle como ha sido en los diferentes sistemas integrados de transporte masivo y estratégicos del país, una cofinanciación al Gobierno Nacional, todos los proyectos que hoy tienen en Barranquilla, en Cartagena, en Bucaramanga, en Cali, en Pasto, en Popayán etc., pues están cofinanciados por el Gobierno Nacional hasta un 70% como lo han venido aquí anunciando en esta reunión y efectivamente esta no era digamos la diferencia, la diferencia con respecto al tema del Metro de Bogotá es efectivamente frente a la voluntad política del actual Gobierno del Presidente Santos, era poder tener el

70% de los recursos asignados para el Proyecto que en el entonces Proyecto que presentó el anterior Alcalde de Bogotá pues correspondía al 9,65 billones de pesos, porque entre otras cosas no hay más plata.

Entonces efectivamente cuando no hay más recursos y el precio del dólar se incrementa pues eso obliga que el Proyecto tenga que ajustarse hacia la realidad que venía mencionando el Alcalde de Bogotá, hoy no es posible construir un Metro subterráneo como a lo mejor se pretendía en el pasado y fue así como se empieza a replantear la ejecución de este Proyecto en todas las instancias y en esas instancias pues particularmente en el Fondo de Desarrollo Nacional que es una instancia del Ministerio de Hacienda, una entidad del Ministerio de Hacienda con todos los cuerpos directivos y adicionalmente todos los técnicos empezó a valorar las diferentes canastas que estaba presentando el Distrito porque no podemos olvidar que estos proyectos son de iniciativa local y que lo que solicitan son cofinanciaciones al Gobierno Nacional y fue así como se seleccionó esa canasta en la que se denomina un no de terminación en la Calle 72, un Metro elevado el 100% del Metro elevado, 25 kilómetros de longitud, un trazado por la Avenida Caracas y la Autonorte, ya el Alcalde expresó porque había quedado descartada la NQS, porque había quedado descartada la 7ª y porque habían quedado descartadas las otras troncales desde el estudio que efectivamente había realizado la Alcaldía de Bogotá en años anteriores y fue así como este estudio después de un análisis profundo, después de la realización de un ejercicio en el que se revisaron cuáles eran los beneficios y las desventajas de cada una de estas canastas se entra a determinar de que efectivamente la canasta de la Avenida Caracas y la Autonorte podía ser la mejor en el sentido en que el Proyecto debe estar planeado hacia la Calle 127, pero que efectivamente la primera fase del Metro de Bogotá iría hasta la Calle 72.

Pero adicionalmente y también se mencionaba aquí que construir un Metro sin conexiones, sin trocales, sin alimentadores pues efectivamente no va a poder tener los pasajeros movilizados que se pretende y es así como quedó también incluida unas nuevas troncales, la troncal de Boyacá, que mencionaba el Alcalde, la Autosur a la Calle 26, la Avenida 68 de la Autosur a la Carrera 7ª y la Avenida Ciudad de Cali desde la Avenida Bosa al Portal de las Américas y ese es el Proyecto que hoy viene consolidando el Distrito para que efectivamente el Gobierno Nacional pueda realizar las diferentes autorizaciones que establece por supuesto el CONPES 3677 y que establece la Ley y es ahí donde digamos que partimos sobre en qué estamos, en qué estamos. Entonces efectivamente ahora lo que viene es la ejecución de un CONPES de seguimiento, pero para la ejecución de ese CONPES de seguimiento el CONPES 3677, pues tiene dispuesto con toda claridad diez requisitos, diez requisitos que se deben cumplir para que se pueda surtir y que los señores Ministros y quienes hacen parte de ese CONPES y quienes deben votar por ese documento pues puedan hacerlo con toda la

tranquilidad y por supuesto esos diez requisitos tendrán que ser cumplidos porque de lo contrario pues no podría haber manera de que se pueda seguir adelante con el tema.

Ese es el CONPES que aquí se ha venido mencionando, que podría estar y esperamos que así lo esté antes de culminar este año, cumpliendo con todos los requisitos, esperamos que efectivamente nos entreguen todos los documentos a Planeación Nacional, al Ministerio de Hacienda y al Ministerio de Transporte para que el Gobierno Nacional pues pueda entrar a establecer la aprobación de este CONPES de seguimiento, una vez esté aprobado el CONPES de seguimiento lo mencionaba muy bien la señora Viceministra de Hacienda pues continua con el CONFIS de aval fiscal, que no es nada distinto que reasignar los 9.65 billones de pesos al Proyecto del Metro de Bogotá, ya están asignados, ya están en este momento digamos bajo una caja segura que demuestra la voluntad política Representante Edward, de este Gobierno de ejecutar este Proyecto y en ese sentido como el Proyecto está ejecutado, perdón el CONFIS está avalada, está avalando un Proyecto subterráneo en ese sentido digamos que el CONPES de seguimiento lo que permitiría es que efectivamente se construya un CONPES elevado y en ese sentido poder digamos en ese CONFIS de aval fiscal poder reasignar los recursos al Metro de Bogotá y a un Metro elevado.

Pero ahí no termina todo, ahí no termina todo, después viene un CONPES de importancia estratégica donde ya define efectivamente cuál es el alcance de cada uno de los tres Proyectos que tiene establecido el CONPES 3677 que mencionaba que era lo de Soacha, que era el Tren de Cercanías y por supuesto el Metro de Bogotá para que se pueda aprobar con posterioridad un CONFIS de vigencias futuras, porque como saben ustedes pues estos recursos no están en la vigencia actual sino que hay unos recursos de vigencias futuras que debe estar aprobados a través de un CONFIS de vigencias futuras para que finalmente, para que finalmente se pueda firmar un convenio de cofinanciación entre las partes y por supuesto a partir de ese momento iniciar con todo el proceso licitatorio con respecto al Proyecto Metro Bogotá.

Yo terminaría con lo siguiente para no ahondar sobre temas que ya han sido tratados en la Comisión, es efectivamente que todos los procedimientos establecidos en los CONPES 3677 y en la Ley deben ser surtidos, usted tiene toda la razón Representante Angélica, esta plata hay que cuidarla, es una plata muy valiosa, muy cuantiosa, muy importante para los bogotanos y lógicamente pues todos los procedimientos que estén establecidos pues deberán ser cumplidos por la Alcaldía de Bogotá para que efectivamente la Nación pueda otorgar esos avales fiscales.

Y por otro lado pues avanzar digamos con ese propósito en el menor tiempo posible para que permita que realmente ese sueño de los bogotanos que está expresado por la voluntad política de la Administración Nacional y la Administración Distrital pueda convertirse en una realidad en el menor tiempo posible y podamos de alguna manera a través del Distrito estar licitando la primera línea del Metro de Bogotá en los próximos meses. Gracias señor Presidente.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Edward David Rodríguez.

Solamente algo pequeñito, es que Viceministro, le entendí bien o la demora ha sido del Distrito, no entiendo porque usted está diciendo que pues el Distrito todavía tiene que entregar algunos documentos, que la plata los 9.65 billones los tienen guardados, la pregunta es, de quién es la culpa? Y segundo cuando vamos a tener CONFIS y CONPES?

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Alejandro Maya Martínez, Viceministro de Transporte.

Mire, aquí no hay responsabilidades, demoras, digamos que aquí lo que se ha venido trabajando es en equipo con el Distrito, con Sesiones Conjuntas desde lo técnico, desde los directivos para encontrar la solución para un Metro, incluso han pasado pocos meses, poco meses para poder reconfigurar lo que es un Proyecto y poder optimizar los recursos que son limitados porque definitivamente no hay más recursos ni por parte de la Nación, ni por parte del Distrito y aquí se ha trabajado de manera acelerada por parte del Distrito y por parte del Gobierno Nacional de manera conjunta para poder sacar el tema adelante. Efectivamente eso lo que nos lleva a pensar es que con el ritmo que le ha incorporado no solamente el Alcalde de Bogotá sino el Presidente de la República, el señor Ministro de Transporte, de Hacienda, del DNP podamos estar sacando ese primer paso que sería el CONPES de seguimiento antes de culminar el presente año.

PRESIDENTE: Bueno, muchas gracias, señor Subdirector de Planeación, doctor Luis Fernando Mejía, celebro mucho tenerlo aquí de nuevo, pero también una recomendación al doctor Gaviria que esperamos verlo la próxima vez que hay temas duros. Tiene el uso de la palabra. Perdón y antes que usted haga el uso de la palabra le quiero anunciar aquí que ya tengo una vez él termine una ronda de colegas que han pedido desde un inicio comenzando por el Representante Germán Navas, el uso de la palabra. Si usted está anotado aquí doctor Guevara y otros colegas también, también está Oscar Sánchez y Samuel Hoyos también está y Rodrigo Lara también está, listo doctor Caicedo y el doctor Buenahora también está, el doctor Hernán Penagos también, Caicedo, Buenahora, doctor Prada, qué otro Honorable Representante quiere hacer uso de la palabra? Muy bien ya usted también está Representante Guevara no se preocupe ok, listo.

Entonces señor Subdirector de Planeación tiene el uso de la palabra y una vez después que él termine cada colega cinco minutos en el uso de la palabra.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Luis Fernando Mejía, Subdirector de Planeación Nacional.

Muchas gracias Presidente, un cordial saludo para usted, para la Representante citante la doctora Angélica Lozano, el doctor Edward Rodríguez, un especial saludo para todos los miembros de esta Comisión, para el señor Alcalde también y todo el equipo del Distrito, creo que hemos hecho un trabajo en conjunto ya desde hace varios meses construyendo por supuesto una iniciativa fundamental para la movilidad de los bogotanos, con una visión Representante Angélica Lozano usted lo mencionaba, que no es solamente Metro de Bogotá sino también una visión de lo que debe ser la movilidad Bogotá – Región.

Yo quisiera primero digamos hablar un poquito de los antecedentes precisamente esa visión de movilidad-región, no sé si podemos proyectar una diapositiva y si no les cuento, básicamente hicimos un estudio Representante Angélica Lozano, ya hace dos años que se llamaba la Misión de Sistemas de Ciudades y la Misión tenía una visión prospectiva de cómo era la movilidad laboral en términos de la ciudad Bogotá –Región si pasamos a la siguiente diapositiva por favor y estas flechas que ustedes ven acá básicamente está mostrando cómo es el flujo de esa movilidad laboral entre lo que es Bogotá y su Área Metropolitana ampliada, con una visión mucho más económica que plantea que Bogotá no es solamente el límite administrativo sino que hay una relación integral entre Bogotá y por supuesto los municipios aledaños, estamos hablando de una población de 9,3 millones de habitantes que realizan alrededor de 12,5 millones de viajes en el día en esta región capital, luego estamos hablando por supuesto de un importante fenómeno de movilidad laboral y quiero comentarles este dato que me parece muy importante, estamos hablando de tiempos de movilidad que además son diferenciales de acuerdo al estrato, el estrato 6 más o menos en promedio se demora 40 minutos en esos horarios digamos de movilidad laboral y el estrato 1 se demora casi el doble una hora 17 minutos, entonces hay un problema de una magnitud importante de un fenómeno de movilidad laboral que involucra no solo a Bogotá sino Bogotá- Región, adicionalmente con problemas de movilidad más enfocados especialmente en los estratos más bajos.

En ese sentido si pasamos a la siguiente diapositiva por favor, hemos planteado de manera conjunta con el Distrito, con la región una visión integral que no es solamente el Metro de Bogotá sino también por supuesto los Proyectos del RegioTram en donde hemos escuchado también las inquietudes que ha planteado el Alcalde al respecto pero que consideramos interesante, el Transmilenio actual y una capilaridad que ya la mostró el Alcalde sobre cómo sería la visión integral de

una movilidad que involucre distintos modos de transporte y creemos que esa es la solución de largo plazo para generar una mejor movilidad para los habitantes de nuestra ciudad.

Por temas de tiempo quisiera Representante Angélica Lozano, Representante Edward, concentrarme más en los temas de fondo y en las preguntas. Pasemos a la siguiente diapositiva por favor, esta no, yo creo que ya el Alcalde la mencionó cuál fue la matriz, esta es una interesante que las dejamos para que ustedes las puedan analizar, son las diferentes canastas que se evaluaron una vez se concluyó en el estudio de Systra que la combinación de Metro más digamos beneficiosa no solamente desde el punto de vista financiero, sino también desde el punto de vista de beneficios económicos y sociales, era un Metro elevado en donde con diferentes criterios se concluyó que este Proyecto de Metro hasta la Calle 72 en su primera y segunda fase era lo más interesante dados los recursos que existían.

Bueno está es la primera propuesta pero quisiera, pasemos a la siguiente, concentrarme lo que estamos planteando Representante Angélica Lozano, Representante Edward Rodríguez, es de nuevo un CONPES que continúa la visión del CONPES 3677 que no era solamente una visión del Metro de Bogotá, era una visión de movilidad de la región Bogotá Área Metropolitana y en ese sentido en esa visión de ese CONPES no solamente estamos incluyendo todos estos nuevos avances que hemos logrado con el Metro de Bogotá sino adicionalmente dos Proyectos que son fundamentales para esa visión de la movilidad Región- Bogotá. Primero la fase dos y tres del Transmilenio Soacha es fundamental, es un costo de 630 mil millones de pesos más o menos cuatro kilómetros de intervención total que va a movilizar 400 mil pasajeros al día, esto es fundamental de nuevo para poder descongestionar esta parte de la región y poder conectar y facilitar la movilidad hacia el Centro y el Occidente de la ciudad.

Segundo, pasemos a la siguiente diapositiva por favor, el RegioTram en donde hemos tenido una discusión interesante con la Gobernación, con el Alcalde sobre las inquietudes que se han planteado frente a este Proyecto que nosotros consideramos muy interesante, es un Proyecto de una gran envergadura son 5,5 billones de pesos, con un trazado de 15 kilómetros en el área urbana, 2 estaciones, 26 kilómetros en el área suburbana con 6 estaciones incorporando más de 40 kilómetros de red férrea y movilizandando más de 200 mil pasajeros al día, por supuesto hay una inquietud frente al Distrito en términos de cómo es la composición de la demanda y eso qué va a impactar desde el punto de vista de esas transferencias de pasajeros que vienen en RegioTram al Sistema Metro o la Sistema Transmilenio y Planeación Nacional inicia un estudio precisamente para poder certificar cual va a ser ese impacto sobre la demanda y garantizar la estabilidad de este Proyecto.

Entonces yo quiero de nuevo enfatizar en que este CONPES no es solamente un CONPES Metro, es un CONPES integral de Bogotá Región, que está planteando una visión de mediano y largo plazos de cómo poder avanzar en estos grandes desafíos en la movilidad de la región.

Entonces ahora si Representante pasemos un poquito más al detalle del CONPES ¿Qué estamos planteando? Y aquí quiero ser muy enfático Representante Angélica Lozano, no vamos a tener un doble estándar de ninguna manera y aquí ratifico que la definición del CONPES de Declaratoria Importancia Estratégica que es la que da ya el último aval para poder generar el convenio de cofinanciación por parte de la Nación y el Distrito, no va a ocurrir hasta tanto no tengamos los diez requisitos del CONPES 3677.

Entonces ¿Cómo estamos planteando esto? Vamos a tener dos fases. Una primera fase que es la que estamos planteando señor Alcalde, en donde vamos a generar este primer CONPES de movilidad Región Bogotá, introduciendo los elementos esenciales de este nuevo Proyecto Metro de Bogotá, introduciendo los elementos fundamentales de lo que ya es un Proyecto en fase de factibilidad que es las fases dos y tres de Soacha e introduciendo de nuevo elementos de este RegioTram, aclarando los alcances de algunos de los requisitos que se plantean en el CONPES 3677. Pero eso va a requerir de nuevo, una vez el Distrito termine la estructuración técnica, legal y financiera del Proyecto Metro de Bogotá, volver a un CONPES de Declaratoria Importancia Estratégica.

Entonces estamos planteando dos fases, un primer CONPES Representante Edward que se me fue, en donde vamos a tener esta primera visión de diciembre de este año muy seguramente, estamos esperando las últimas entregas del Distrito frente a los informes de Systra, aclarando los alcances de los requisitos. El Distrito empieza a hacer la estructuración técnica, legal y financiera del Proyecto Metro, una vez tengamos esto listo, el Distrito ha hablado de temas de mayo, junio, julio dependiendo un poquito del avance de esos estudios, vamos a ir finalmente a un CONPES de Declaratoria de Importancia Estratégica, que es el que da ya las vigencias futuras para el Proyecto Metro de Bogotá.

Entonces para aclarar de nuevo los espacios, primero un aval fiscal y en donde aquí, señora Viceministra vamos a tener que volver por ese aval fiscal, porque el aval fiscal que se dio fue para un Proyecto que era el Proyecto Metro y el aval fiscal que vamos a tener que dar es un aval fiscal para un Proyecto Metro, con unos componentes de troncales que ustedes ya conocen en detalle. Después tener ese segundo CONPES de Declaratoria Importancia Estratégica, posteriormente las vigencias futuras y finalmente la firma del Convenio de Cofinanciación.

Entonces Representante, completa tranquilidad en el sentido en que no va a ver un doble estándar y los diez requisitos que plantea el CONPES 3677, se van a cumplir para ese CONPES de Declaratoria de Importancia Estratégica ¿Qué otras cosas va a avanzar este CONPES? Hemos hecho una discusión muy interesante con el equipo del Distrito, agradezco toda la amabilidad de todo el equipo del Distrito, Andrés Escobar, Oscar Díaz, el Secretario de Movilidad, Jean Philippe que esta acá, en donde hay temas importantes como por ejemplo ¿Qué tipo de cofinanciación va a dar la Nación frente a los temas de predios, frente a los temas de traslados de redes? Y aquí de nuevo un mensaje porque usted también ha hecho muy enfáticamente la pregunta Representante, hemos sido muy transparentes, muy claros, muy honestos con el Distrito, la bolsa esta de 9.6 billones de pesos, la Nación no va a asumir ningún costo adicional frente a esa bolsa.

Entonces tenemos que tener muy claro cómo van a ser esas condiciones de cofinanciación porque el Distrito por supuesto va a tener que asumir unos riesgos interesantes bajo este supuesto que ya lo hemos ratificado, no solamente con esta administración sino con las anteriores en su momento, en donde el aporte está absolutamente fijo en esos 9.65 billones de pesos ¿Qué otras cosas va a hacer el CONPES? Y con esto termino señor Presidente. Una cosa que planteó el CONPES 3677 que no funcionó, fue un Comité de Seguimiento a los Proyectos de Movilidad Región Bogotá, con los Ministros, con el Director de Planeación Nacional y consideramos que el mecanismo interesante de seguimiento son precisamente la participación de la Nación, de los Ministros, los directores, en las Juntas Directivas de estas empresas. Consideramos que este es el mecanismo idóneo y que no hay necesidad de tener un mecanismo paralelo adicional que es difícil digamos reunir y que vimos el CONPES 3677 que no funcionó.

Entonces el mecanismo de seguimiento va a ser único y van a ser estas Juntas Directivas en donde la Nación se va a sentar con el Ministro de Hacienda, el Ministro de Transporte y el Director de Planeación Nacional a hacer precisamente su labor de garantizar la buena ejecución de este tipo de Proyectos. Yo con esto cierro y muchas gracias Presidente por este espacio.

PRESIDENTE: A usted señor Subdirector, le ruego que permanezcan en el recinto y entonces de acuerdo a lo señalado, Representante Germán Navas tiene el uso de la palabra.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Carlos Germán Navas Talero.

Gracias señor Presidente. Señores Parlamentarios hace dieciséis años escuché las mismas promesas y las mismas mentiras de la misma persona acá. Yo hace dieciséis años, Buenahora no estaba aquí, anticipé que Transmilenio sería un fracaso, anticipé su saturación y no me equivoqué, pero solo quien se especializa en vender buses viene a defender esto indefendible.

Señor Peñalosa, excúsenos que le hayamos hecho perder el tiempo, porque usted dijo en los medios de comunicación que venir al Congreso era perder el tiempo. Lo dijo usted y dijo que en el Congreso queríamos convertir al Concejo de Bogotá en algo así como una JAL, lo dijo y ha dicho una mentira grandísima a ustedes señores, el Metro de Londres que está para entregar ya, tiene 50 kilómetros de túneles, 50 Km de túneles, no es cierto lo que dijo el, es cierto que yendo a la parte de Hard Rock hay una parte destapada, pero tiene 50 kilómetros de túnel.

Es que la suerte es que no solo él ha viajado, a mí también me ha permitido estar en ciento diez países y le cuento señor Peñalosa, cuando estuve en enero en Nueva Delhi estaban desbaratando eso que usted se inventó, allá en Nueva Delhi estaban levantando el Transmilenio. Tal vez fracasó porque no lo hicieron igualitico al suyo pero allá lo estaban levantando. Y en Yakarta después de que usted los engatuso con este, ya están haciendo el Metro.

Entonces no digamos mentiras digamos la verdad, usted y su hermano tienen especial interés en venderle al mundo los productos de ITDP. Tienen que vender Transmilenio y usted nunca nos ha dicho cuándo renunció a la Junta Directiva del ITDP, porque en noviembre usted todavía estaba ahí y es más cuando Daniel Coronel denunció que Bogotá no tendría Metro ahí desapareció usted de la página de ellos. Pero curiosamente cuando gente en Nairobi vino aquí a Bogotá, usted hizo lo mismo que hacía antes, mostrarles su obra magna, su Transmilenio. Usted sigue siendo un vendedor de Transmilenio y por esto todo el extranjero que viene acá usted le muestra eso.

Yo no me dejo engatusar de usted señor Peñalosa y si lo denuncié por prevaricato lo hice porque estoy absolutamente seguro de que usted engatusó a los Concejales de Bogotá para que votaran unas vigencias futuras sin cumplir con los requisitos legales, si no hubiese estado tan seguro señor Peñalosa no lo hubiese denunciado, no me meto en camisa de once varas.

Ahora usted montó un negocio en Chile que es el Transantiago, eso la forma como lo montaron le costó el puesto a un Ministro allá, aquí no pasó nunca nada, incluso acaban de sacar un libro donde están denunciando la mafia metida en Transantiago y citan a un señor Ríos Velilla ¿A ustedes les suena Ríos Velilla? ¿Ustedes saben quién es Ríos Velilla? Es uno de los principales promotores de

este Transmilenio y socio de no sé cuántos industriales acá. Busquen el librito, está de moda ahoritica en Santiago de Chile, habla de la mafia en el transporte.

Y usted dijo una mentira, sí Bogotá es lacustre, pero México, Ciudad de México es mucho más lacustre que Bogotá y tuve oportunidad de conocer todas las vueltas que tuvieron que hacer para el Metro para no dañar los lugares arqueológicos y la humedad de Ciudad de México es superior en algunas partes a la de Bogotá y hace mucho tiempo señor Peñalosa hicieron el Metro en Ciudad de México y bonito que les quedó y tenían que hacer curvas bastante, me mostraban yo no sé cuántos grados para evitar romper los sitios arqueológicos que había ahí. Entonces no nos venga a engañar, si a usted el pueblo le cree yo no porque yo hace mucho tiempo aprendí a leer y a escribir y conozco mucha historia de este país.

Buenos Aires hace cien años terminó de hacer el Metro y a pesar de la crisis hicieron la otra línea arriba, a pesar de la crisis que tuvo Buenos Aires extendieron la otra línea arriba. Por suerte pude patearme como se dice, la construcción del Metro de Panamá, lo hicieron en treinta y seis meses y al tiempo que hacían Transmilenio hicieron algo parecido a Transmilenio y lo hicieron y pudieron hacerlo, aquí llevamos más de sesenta años y la ineptitud de los gobernantes ha impedido que tengamos Metro.

Y no venga usted a decir mentiras Alcalde, porque usted fue el que desbarató el Metro de Bogotá. Yo recuerdo que el Acuerdo de Monserrate decía en la época del señor Samper que se le daría tanto a Bogotá y usted fue el que volteó la torta, usted la volteó, la volteó y cogió la plata que había en caja producto del impuesto a la gasolina para meterlo a sus negocios señor. No es cierto que el Gobierno, usted fue el que le dijo al Gobierno, no permítame cambiar la destinación, dígame la verdad por lo menos porque a usted le parecía mejor, pero no nos venga a decir que fue que, el Gobierno Nacional si lo quería y traiga a Ernesto Samper y pregúntele si en Monserrate se dijo eso o no se dijo señor, a decirle mentiras a otro a mí no me las va a decir señor.

Ahora yo me pregunto ¿Usted tiene algún estudio que pueda acreditar, donde lo acredite como especialista en este tipo de transporte? Yo sé que usted no es Doctor en Paris, que ni estudió urbanismo, usted parece que tiene algo así de una economía, pero entonces ¿Con qué autoridad viene usted a desautorizar a aquellas personas que sostienen que el Metro es viable? La Ley del Silencio.

PRESIDENTE: Un minuto Representante para que pueda terminar.

Continúa con el uso de la palabra el H.R. Carlos Germán Navas Talero.

Bueno en un minuto, quería decir muchas más cosas, yo sé que el señor Peñalosa está a 2600 metros más cerca de los negocios que yo y esa cuñita nos costó un jurgononon de plata, porque él la necesitaba hace dieciséis para en el caso de la revocatoria entregársela a todos los medios de comunicación para que me callaran a mí. Por eso Beccassino le hizo la cuña de “2600 metros más cerca de las estrellas” y yo digo Bogotá “2600 metros con usted, más cerca de la corrupción”.

Y le quiero contar una cosa, aquí me hablan de que todos sus miembros tienen PHD yo si le pediría que cada vez que usted nos anuncie un PHD de alguno de sus trabajadores, nos lo haga llegar a nosotros. Gracias.

PRESIDENTE: Muchas gracias. Representante Samuel Hoyos tiene el uso de la palabra.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Samuel Alejandro Hoyos Mejía.

Gracias señor Presidente, tengo tres preguntas muy sencillas para el señor Alcalde. Primero no sé ¿Cuándo se abren o tienen pensando abrir las licitaciones para la construcción de las primeras obras? Por otro lado teniendo en cuenta que será un Sistema articulado, donde el Metro será complementado con el Sistema de Transmilenio ¿Se ha pensado en la conversión progresiva de los buses a un sistema eléctrico o se mantendrán con diesel? Y tercero, por el trazado de las arterias o vías principales donde pasará el Metro y donde pasará y donde pasa Transmilenio en el nuevo POT que usted presentará a consideración del Concejo el próximo año ¿Se permitirá la construcción en altura sobre esas vías principales? Como lo ha pensado, como usted lo anunció en la carrera treinta y en la calle ochenta, sería pues son vías arteria donde ese impacto creo a mi juicio sería positivo para la ciudad. Entonces esas tres preguntas señor Alcalde.

PRESIDENTE: Muchas gracias Honorable Representante. Representante Oscar Sánchez tiene el uso de la palabra.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Oscar Hernán Sánchez León.

Gracias señor Presidente, con el saludo al señor Alcalde, a todos los funcionarios del Distrito, igualmente a los funcionarios del Gobierno Nacional, compañeros. Gracias a los citantes por este tema tan importante sobre la movilidad no solamente del Distrito sino también de la región y por supuesto de Cundinamarca señor Alcalde. Nosotros desde el año 2008, los cundinamarqueses hemos venido soñando con, en un inicio el Tren de Cercanías que en el 2008 comenzaron los

primeros estudios y como Alcalde de mi Municipio acompañamos varios expertos a recorrer valga la redundancia, todo el corredor férreo de Sabana Occidente y Sabana Norte del Departamento de Cundinamarca.

Se ha venido avanzando y con tristeza hemos visto que de Tren de Cercanías hoy vamos en Tren Ligero, hoy vamos en lo que se ha denominado RegioTrans, que el Subdirector de Planeación lo manifestaba, de los estudios que se deben de hacer y por supuesto ya uno de ellos con un estudio de factibilidad entregado a las instituciones que les corresponde. Estudios que han realizado señor Alcalde, firmas importantes y conocedoras de corredores férreos como son de vehículos ferroviarios de España, Torrescámara de España y por supuesto Ferrocarriles de la Generalidad de Valencia en España y la Constructora Conconcreto.

Estudios que han demostrado señor Alcalde y usted conoce la región, cuando yo estuve de Alcalde, usted estuvo en mi Municipio, dictó en una conferencia sobre movilidad en todo el corredor de occidente y buscando las alternativas de poder dar solución a un transporte masivo. Y no es improvisado lo que se viene trabajando en el departamento, usted conoce que llevamos más de tres Gobiernos Departamentales interesados y con acciones en cabeza del Gobierno Nacional y Departamental para avanzar en esta solución, solución que inicialmente se pactó para una primera línea o una primera etapa que es la consagrada entre la Estación de la Sabana y Facatativá, 41 kilómetros de recorrido, de ellos 15 kilómetros en el sector o en el perímetro urbano del Distrito Bogotá y veintiséis en el corredor de Cundinamarca.

Proyectando doce estaciones urbanas dentro del perímetro urbano de Bogotá y seis estaciones en el departamento, por supuesto con un costo como ya lo manifestaba el Subdirector de Planeación de 5.5 billones de pesos, donde el 30% de esos recursos son públicos y el 70% de los recursos privados. Pero más allá ese 30% de esos recursos, la Nación se ha comprometido con el 70% y el departamento con el 30% y el Distrito cero pesos, al Distrito esa solución de transporte masivo no le, no va a invertir un solo centavo y aquí el Presidente de la República, en Soacha Cundinamarca en el mes de septiembre se comprometió para que esta obra o dos obras importantes de movilidad de transporte masivo como es el RegioTrans y Transmilenio a Soacha, después de ocho o doce años sea una realidad y aquí en Caracol Radio el Ministro de Hacienda lo manifestó que era un compromiso del Gobierno Nacional, pero bien lo manifestaba el Subdirector de Planeación en el año 2010 hubo un CONPES, que es el CONPES 3677 en el cual a los Mandatarios de ese entonces nos dieron la solución y la alegría de que íbamos a tener muy pronto una alternativa de transporte masivo y a hoy no la hemos visto.

Pero hoy me voy más preocupado doctor Caicedo y compañeros de Cundinamarca, cuando veo que se está planteando o se está proyectando que la vía férrea del Distrito muy seguramente va a ser ocupada por alimentadores al Metro extendiendo las redes o los corredores de Transmilenio. Eso nos deja totalmente preocupados, nosotros vemos un Convenio que firmó la Nación, el Departamento y el Distrito en el año 2013, donde su objeto es claro, si me permite señor Presidente el objeto de ese convenio manifiesta que: “Aunar esfuerzos mediante los mecanismos y actividades necesarias para la entrega por parte de la Nación y recibo por parte del Distrito Capital de los corredores férreos y anexidades, con el fin de integrarlos al Sistema de Transporte Masivo de la región y del Distrito”. Señor Alcalde nosotros.

PRESIDENTE: Puede continuar Honorable Representante.

Continúa con el uso de la palabra el H.R. Oscar Hernán Sánchez León.

Señor Alcalde, gracias señor Presidente. Nosotros y sé que igual lo ira a hacer mi compañero Caicedo con ese Convenio que firmaron de entendimiento con el Gobierno departamental y sabemos que a usted también le duele la región, permitamos que esa solución llegue de una manera inmediata a todos los cundinamarqueses. Más de 370 mil habitantes de este solo corredor, del corredor de Sabana de Occidente quieren tener una posibilidad de Transporte Masivo en nuestra región.

Para nosotros llegar aquí al Centro de Bogotá a las ocho de la mañana, debe salir el facatativeño o en Madrid o en Mosquera muy a las seis o seis menos cuarto de la mañana para poder estar y no se diga el regreso a la casa de más de tres horas de transporte. Este transporte masivo que hoy se está dando esa alternativa y que sabemos que en su interior usted lo va a ayudar para los cundinamarqueses, busca en tan solo cuarenta y ocho minutos tener a un facatativeño desde el parque principal hasta la calle décima donde está proyectado.

Al Gobierno Distrital y al señor Presidente y al Gobierno Nacional, le pedimos que esos corredores férreos como lo dice la Constitución, deben de tener una destinación, ya la tienen en este Convenio Interadministrativo del 2013, aspiramos señor Alcalde que esas iniciativas que en Gobiernos anteriores se han avanzado con toda su ayuda, con todo su aporte, se logre llegar a un punto de equilibrio para que se beneficien también los cundinamarqueses de nuestra capital.

Más de 15 kilómetros, más de 730 mil habitantes de Bogotá se podrían beneficiar de ese corredor férreo, Fontibón, podría ser Puente Aranda, podría ser Teusaquillo que pueden tomar también esa línea y esa línea que va a solucionar el transporte masivo de esta región está en sus manos señor Alcalde, está en su voluntad.

Sabemos y entendemos de las necesidades del transporte masivo de nuestra ciudad capital, la cual acompañamos. Pero no nos deje como las guayaberas, no nos deje por fuera a los cundinamarqueses, nosotros necesitamos articular el transporte masivo de nuestra región a esa solución del Metro en Bogotá y por supuesto buscar mejorar la calidad de vida de los cundinamarqueses. Gracias señor Presidente.

PRESIDENTE: Con el mayor agrado Honorable Representante. Representante Rodrigo Lara tiene la palabra.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Rodrigo Lara Restrepo.

Gracias Presidente, un cordial saludo al Alcalde de Bogotá, doctor Enrique Peñalosa, a los Secretarios que lo acompañan y a los altos funcionarios de su administración también aquí presentes.

Bueno no, muy puntualmente Presidente yo creo que no hay discusión real sobre este asunto, los argumentos a favor del Metro elevado son muy claros y además se trata del Metro que podemos financiar, se trata del Metro que podemos pagar en la actual situación fiscal del país. Es que tratemos de hacer un comparativo, 9.65 billones de pesos es el aporte que va a hacer la Nación a este importante Proyecto, 9.65 billones es aproximadamente lo mismo que se espera recaudar con la actual Reforma Tributaria, se espera recaudar adicionalmente, naturalmente con la actual Reforma Tributaria ¿De dónde vamos a sacar los 5 billones adicionales sin recortarle a la salud de Turbaco, sin recortarle a las vías de Cundinamarca? ¿De dónde? Es que la situación es crítica, el hueco fiscal de la Nación es de 23 billones de pesos, un problema fiscal crítico que nos pone el espejo de la situación de Brasil que por no resolver sus problemas fiscales entró en una espiral de la cual apenas están saliendo en este momento, la más grave recesión de los últimos cuarenta años vivió ese país por hacer obras, por financiar obras que no podían pagar.

En segundo lugar, 9.65 billones de pesos que es el aporte que va a hacer la Nación, de los 13 casi 13 billones de pesos que cuesta el Metro, es prácticamente la mitad doctor Buenahora, de lo que cuestan las vías de cuarta generación que está haciendo la Nación colombiana en todo el territorio nacional, son aproximadamente 25 billones el costo de las vías 4G, es decir la mitad de lo que cuestan las vías, la deuda histórica en infraestructura de este país, cuesta el Metro de Bogotá y es una tercera parte de lo que cuesta toda la política de infraestructura de este país que es prácticamente 50 billones de pesos aproximadamente que incluye vías férreas, puertos, aeropuertos y las vías 4G.

Yo creo que un buen Alcalde es aquel que administra la ciudad como un buen padre de familia administra su hogar, es el que no endeuda de sobremanera su hogar, es el que no endeuda de sobremanera a su ciudad para entrar a financiar gastos que ni el cupo de endeudamiento del Distrito lo permite y ni la Nación, ni el país en general tampoco lo admite.

Entonces yo creo que los argumentos aquí son claros, este es el Metro que podemos financiar en estas circunstancias fiscales del país y es una inversión absolutamente cuantiosa y creo que hace bien el Ministerio de Hacienda y hace bien el Departamento Nacional de Planeación cuando dice que la Nación no podrá asumir estos sobre costos. Miren, en fin.

Bueno ahora yo tengo una serie de preguntas para la Administración Distrital, en particular una serie de preguntas que surgen luego de la intervención del Director de la Agencia de Renovación Urbana y que tienen que ver con la financiación de esta importante obra de 12.8 billones de pesos. El aporte del Distrito es aproximadamente de 4.3 billones de pesos y yo quisiera saber de estos 4.3 billones de pesos ¿Qué porcentaje está previsto que de provendrán de gestión del suelo, que es lo que usted va a hacer doctor Escobar con la Agencia de Renovación Urbana? Gestión del suelo como hicieron por ejemplo en la ciudad de Hong Kong y en donde fue un éxito. La gestión del suelo permitió financiar un porcentaje importante de las últimas líneas de Metro ¿Qué porcentaje provendrá? ¿Está contemplado en esos puntos 4.3 billones gestión del suelo? ¿O será un aporte adicional? No lo sé ¿Qué porcentaje de estos 4.3 billones provendrá de tarifa al usuario? Es decir ¿En la tarifa al usuario está proyectada para financiar como estaba previsto en el modelo anterior, material rodante, talleres, cocheras? Quisiera saber sobre este punto y estos 4.3 billones señor Alcalde ¿Qué porcentaje del cupo de endeudamiento van a ocupar? Y por último respecto de las modalidades de contratación me parece que la observación que hace la Representante Angélica Lozano son, ya cierro.

PRESIDENTE: Puede terminar Honorable Representante.

Continúa con el uso de la palabra el H.R. Rodrigo Lara Restrepo.

Gracias Presidente Telésforo. El tema de las modalidades de contratación es un asunto sin lugar a dudas muy relevante y naturalmente que no estoy aquí trayendo a colación para hacer comparaciones mezquinas pero la experiencia que vivió este país con la modalidad de contratación en Reficar, nos hace pensar aquí en el Congreso que el Control Político sobre este punto es crucial ¿Por qué se está cambiando esta modalidad de contratación que es Llave en Mano como usted tuvo a muy bien Representante Angélica de traer a colación en este Debate? ¿Cuáles son las alternativas doctor Escobar? Usted mencionó que están revisando algunas

¿Si estos 13 billones irán inicialmente o por separado para financiar la construcción de obra civil? ¿Incluirán estos 13 billones, como supongo yo también el material rodante? ¿O será algo financiable ulteriormente con la tarifa? ¿Y cuáles son las alternativas? ¿Y cuál es la costumbre? ¿Cuáles son los usos, perdón en materia de modalidades de contratación para este tipo de importantes obras? Muchas gracias.

PRESIDENTE: A usted Honorable Representante. El Representante Jaime Buenahora tiene la palabra.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Jaime Buenahora Febres.

Muchas gracias señor Presidente, un saludo al señor Alcalde doctor Enrique Peñalosa, a los Secretarios de Despacho, a los altos funcionarios del Ministerio de Hacienda, a los Honorables Representantes, asistentes, periodistas.

Yo quisiera recordarles a todos que si hay una ciudad antidemocrática en el mundo en materia de cómo se mueve la gente es precisamente Bogotá. Oigamos estas cifras, del ciento por ciento de los vehículos que se mueven en la ciudad, el 85% son vehículos particulares y el 15% corresponden a transporte público. Pero ojo, ese 15% que es transporte público, moviliza el 86% de la gente de esta ciudad, es decir que el 85% de los vehículos que ocupan nuestras vías que son vehículos privados, movilizan apenas un 14% de la población. Esa es la realidad luego sobre ese supuesto, es fácilmente entendible por qué colapsa la movilidad y por qué es importantísimo construir un Sistema Integrado de Transporte Masivo, en donde se mezcle todo, el desestímulo al vehículo para ojalá pudiéramos de verdad crear una cultura de la bicicleta.

En esta ciudad, una persona está distante de su trabajo, en promedio está a 8 kilómetros, luego perfectamente si hubiera una cultura bien diseñada, pero una cultura con una campaña educativa agresiva para mostrar sus bondades, seguramente reduciríamos bastante el flujo vehicular. Y dentro de ese engranaje, uno mira por ejemplo Ámsterdam y ve la bicicleta, el tranvía, el Metro, el bus, todo, qué dificultad para entrar al centro de Ámsterdam y poder estacionar un vehículo. Entonces acá la situación es crítica, esta ciudad tiene una movilidad absolutamente antidemocrática por las cifras que señalaba, de tal suerte que el Metro es crucial para Bogotá.

Uno no entiende como Medellín lo tuvo primero y desde luego me pregunto ¿En dónde estaba la dirigencia bogotana? Primero lo primero, sin tener absolutamente nada contra un pueblo maravilloso como es el pueblo antioqueño, pero la realidad era que en el orden lógico tenía que tener Metro primero Bogotá y no fue así. Pues tenemos que construirlo, pero los argumentos expresados por el señor Alcalde en

relación al comparativo Metro elevado, Metro subterráneo, son más que convincentes. El tema fiscal, acá la pregunta de fondo es ¿Lo podemos hacer o no lo podemos hacer conociendo las finanzas del Estado Colombiano? Si queremos hacerlo tenemos que hacerlo con la plata que tenemos, muy claro ha sido cuando expone que por cada kilómetro nos estaríamos ahorrando 190 mil millones de pesos, muy claro ha sido cuando nos ha demostrado que haciéndolo elevado podría llevarse de la 53 a la 72 también con 33 kilómetros de troncales, de vías complementarias para alimentar el Metro.

Ojalá las dos fases que usted ha señalado señor Alcalde, queden ejecutadas durante su administración y desde luego me parece muy bien traída la idea de que sobre esto tiene que haber un gran Control Político, es importante el Control Ciudadano sobre la gestión pública. Son muchos los argumentos también de tipo ambiental, de tipo energético, de tiempo pero quiero insistir en el tema fiscal, porque señores de Hacienda, la devaluación una vez se vio que venía en una escalada bastante acelerada, empezó a serle presentada al país por él.

PRESIDENTE: Puede continuar sonido al Representante Jaime Buenahora.

Continúa con el uso de la palabra el H.R. Jaime Buenahora Febres.

Es que vamos a exportar más, si por cien naranjas antes nos daban cien dólares, ahora se van a llevar doscientas naranjas pero nos van a dar los mismos cien dólares ¿Y qué pasa? Fíjense el efecto que tiene en una obra capital como el Metro de Bogotá, ni qué decir de cantidades de obras que dependen del crédito exterior y ni qué pensar del posconflicto, el tema es muy delicado. La devaluación empobrece a los países y este país que ha vivido en el neoliberalismo, que se aceleró después de Gaviria con todos los gobiernos, obviamente vive o padece como cualquier otro país latinoamericano o africano o tercermundista del Asia, los efectos de las devaluaciones y de su deuda externa, porque déjenme decirles esto, cuando Santos comenzó, la deuda externa de este país era de 58 mil millones de dólares y hoy está por encima de los 106 mil millones de dólares, grave, nuestra responsabilidad con las generaciones futuras tiene que ser una responsabilidad seria.

Acabemos los efectos frente al Metro, muy grave. Con los cálculos de 13 billones ya estábamos hablando de 19 billones por efecto de la devaluación, y digo esto porque es muy importante que se haga el Metro. El Metro de Bogotá es un Metro rentable, es un Metro rentable porque acá está asegurada por la alta densidad de población que tiene la ciudad su rentabilidad, no ocurre así en Miami por ejemplo. Mientras en Bogotá hay más de 200 habitantes por hectárea, en Miami no hay más de 20, luego ese Metro no es rentable, esta es una ciudad altamente poblada, densamente poblada y para el doctor Navas déjeme decirle esto, es cierto que los

primeros Metros 1902, 1903, Nueva York, Paris, Londres que fueron los primeros Buenos Aires, comenzaron haciendo un Metro subterráneo todas esas ciudades, era más fácil entonces y hoy en día usted ve la alternativa a manera de complemento, subsidio, en cantidad de ciudades en el mundo con Metro elevado o a superficie.

Yo creo por ejemplo que de pronto unas dos líneas, tres líneas de Transmilenio, acá se hubieran podido utilizar como Metro de superficie, haciendo puentes o subterráneos para las arterias principales. Pero la alternativa del Metro elevado es una alternativa moderna que corresponde no solo a los problemas fiscales de todas esas ciudades, sino a que resulta agradable el Metro elevado. Desde luego se puede mejorar muchísimo el ruido por ejemplo de la línea siete que llega a Queens en Nueva York o del Metro de Chicago, todo eso está contemplado y se puede lograr. Pero ojo, las ciudades que han intentado Metros subterráneo en la actualidad como por ejemplo Buenos Aires siendo Alcalde Macri el hoy Presidente, tuvieron que suspender la construcción de dos líneas y así ha pasado con otras tantas ciudades. De manera que jugar a lo absoluto acá, creyendo que es mejor una cosa que la otra.

PRESIDENTE: Le ruego concretar Honorable Representante.

Continúa con el uso de la palabra el H.R. Jaime Buenahora Febres.

Ya termino. No es lo prudente, uno tiene que entender que la necesidad lleva a la acción y desde luego acá la primera necesidad es la necesidad fiscal. Si en algunas partes pudiera haber Metro subterráneo, pero la viabilidad fiscal no lo demuestra. De tal forma que yo sí creo que sobran los argumentos para defender un Metro elevado en la ciudad de Bogotá, que ojalá señor Alcalde las dos fases que usted señaló, las pueda desarrollar y ejecutar y ojalá como dije esta Comisión y el país entero, porque está comprometiéndose 9 billones de pesos, entienda que el Control Político es absolutamente esencial.

No puede ser, entendemos la necesidad del Metro, pero no puede ser que en aras del centralismo la movilidad social de muchas otras ciudades no reciban sino residuos y migajas.

PRESIDENTE: Honorable Representante Navas, muy cortó también.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Carlos Germán Navas Talero.

Mire doctor Buenahora no sé a qué horas se volvió usted especialista en Metros, yo sabía que usted era constitucionalista, pero si usted mira en Quito, en Quito allá

abajito, lo están haciendo subterráneo y conozco igual número de Metros subterráneos que elevados doctor, a mí no me descrestan.

PRESIDENTE: En su orden, el Representante José Caicedo, el Representante Guevara y termina el Representante Hernán Penagos.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. José Edilberto Caicedo Sastoque.

Muchas gracias señor Presidente. A mí la verdad si me tiene descrestado que dos constitucionalistas puros, hoy estén hablando con tanta propiedad de temas de Metros, eso está bien porque es nuestra tarea como Congresistas y nos corresponde responderle a la gente y al país por esos importantes temas.

Quiero presentarles un saludo muy especial al señor Alcalde Mayor de Bogotá, mil gracias por su presencia, a todo su equipo de trabajo, a los Viceministros de Transporte, de Hacienda, al Subdirector de Planeación, a los demás asistentes del Gobierno Nacional.

Yo voy a empezar diciendo que es muy importante que el señor Alcalde de Bogotá acuda a las citaciones del Congreso, lo hacemos con todo el respeto por supuesto, con toda la importancia porque si no fuese importante el Alcalde Mayor no lo citábamos, tiene unas tareas, unas responsabilidades con el país, Bogotá representa el país entero y no queda bien cerrar los espacios a venir a este escenario que es muy importante para el desarrollo del país y de la región.

Entonces para el caso nuestro por ser Congresista de Cundinamarca dice el Artículo 322 que Bogotá es la capital de la República y del Departamento de Cundinamarca y que se organiza como Distrito Capital. Por lo tanto ese es un primer elemento que es fundamental y que cuando se hable de temas de movilidad regional, de temas de Reserva Van Der Hammen y de otros tantos Proyectos de servicios públicos, se piense regionalmente y no se piense únicamente desde la lectura de Bogotá.

En segundo lugar yo debo decirle hoy al Alcalde lo que he dicho de usted sin su presencia, porque no me perdonarían mis compañeros que mientras que no esté el Alcalde acá, me rasgue las vestiduras en una crítica severa frente a su actitud con la Sabana de Bogotá y que ahora que está presente no lo diga. Yo creo sin duda Alcalde que yo lo he escuchado, lo escuché alguna vez en Sopó dando una conferencia brillantísima porque usted es un hombre brillante sobre el tema de la construcción de región y llegué a la conclusión en el arranque de su Gobierno, que para usted es muy fácil hablar de región y de equidad y de democracia cuando está dictando conferencias fuera de su desempeño como Alcalde, pero cuando

llega a la alcaldía encuentra uno lo que encontré en los primeros cuatro, cinco meses de su Gobierno, un Alcalde avasallante, un Alcalde irrespetuoso con los Alcaldes de la Sabana, llegó a imponerle decisiones al Alcalde de Mosquera, a convocar a los Alcaldes de Chía, de Cota, de Funza, de Mosquera, del entorno a la capital de la República, desconociendo prácticamente al Gobernador de Cundinamarca que representa por supuesto los intereses también de los habitantes de la Sabana de Bogotá.

Eso no está bien Alcalde, porque yo creo que debemos construir una región capital, el 85% si no me falla la cifra del agua que consume Bogotá viene de Cundinamarca y la movilidad de Bogotá tiene una relación directa con la Sabana, no tiene sentido que nosotros podamos armar una movilidad interna de Bogotá, cuando en las puertas de salida de la capital de la República tengamos un caos absoluto y no tengamos la posibilidad de un desarrollo democrático, una movilidad democrática como lo dice el Representante Buenahora, de manera que la invitación aprovechando su presencia, es a que se consolide una actitud que he visto por supuesto en los últimos meses de mayor escucha, de dimensionar que los Alcaldes de la Sabana también tienen una responsabilidad con su territorio y que por lo tanto no se les puede imponer decisiones que le competen por supuesto en democracia a cada uno de los municipios, la invitación es por supuesto en ese sentido señor Alcalde.

Hablo del tema de la movilidad regional, yo creo que aquí hay dos o tres cosas que son muy importantes, por supuesto que el Metro, comparto la posición del Alcalde frente a un Metro elevado, lo mejor es enemigo de lo bueno y creo yo que esta revisión que se ha hecho es válida y encuentro razonables las apreciaciones que se hacen por parte de los técnicos del Ministerio, de Planeación frente a la posibilidad de que se construya algo que sea posible y no un sueño que finalmente nos mantenga frustrados a todos los colombianos y a los bogotanos en esa materia.

Sin embargo no se puede descartar la articulación con los Proyectos regionales como lo decía el Representante Oscar Sánchez, con respecto al CONPES 3677 que habla es de la movilidad integral para la región capital Bogotá- Cundinamarca, ahí no está excluyendo la región, este es un concepto que integra la región, no el área metropolitana como la menciona el Subdirector de Planeación, aquí no hay área metropolitana formal y los alcaldes no han, a mi me sorprende que desde el Director de Planeación que hizo un muy buen trabajo en el Plan de Desarrollo, en Mosquera hablaba mucho del área metropolitana como camino jurídico y administrativo, no, no eso no está claro y los Alcaldes de la Provincia tanto de Sabana de Occidente como de Sabana Centro y quienes representamos políticamente en el Congreso a estas Provincias también, no tenemos esa posición y esa.

PRESIDENTE: Un minuto para acabar.

Continúa con el uso de la palabra el H.R. José Edilberto Caicedo Sastoque.

Y esa decisión en este momento, de tal manera que yo creo que hay que revisar muy bien esta posición de Planeación Nacional, pero yo creo que hay que apostarle a la movilidad regional, yo sé que el planteamiento que ha hecho el señor Alcalde es que no hay como aportar subsidio, los subsidios a este Proyecto. La posición de Cundinamarca es que la Nación y el Departamento construyen prácticamente este Proyecto, el único subsidio que paga Bogotá es el de los habitantes de Bogotá que se suban al tren en jurisdicción de Bogotá y por lo tanto los cundinamarqueses estarían pagando la tarifa plena desde Facatativá, Madrid, Mosquera, Funza que sin lugar a dudas hace viable que Bogotá sea solidaria también con la región en este tema. De las dieciocho estaciones, doce estaciones estarían en Bogotá, eso lo dice todo.

La idea es por supuesto que en ese sentido si hay un cierre financiero posible que tampoco se ve tan claro por lo que la situación financiera que tiene el país, pero de esos 5.5 billones, 3.85 billones serían el 70% que financiaría el sector privado y 1.65% el sector público, beneficiando en 41 kilómetros a 200 mil pasajeros. Creo yo que ese tema es muy importante incluirlo como una política prioritaria del Distrito y no sencillamente que Bogotá o el Alcalde de Bogotá ante los medios de comunicación manifieste su beneplácito con este Proyecto regional, pero en la práctica los funcionarios suyos muestren posiciones de frenar el proceso y de no dejar que un Proyecto de más de diez años que se ha venido pensando por supuesto tenga unas respuestas.

El Proyecto de Soacha que en hora buena el Ministro anuncia, es muy importante esa fase dos y tres de Transmilenio, es absolutamente importante, ojalá con toda la red de comunicación interna del municipio para poder surtir de pasajeros a esa red de Transmilenio se pueda financiar y que también podamos los cundinamarqueses tener un Sistema de Transporte Articulado con el Distrito Capital, porque estamos construyendo una región y no solamente una ciudad. Muchas gracias señor Presidente.

PRESIDENTE: A usted. Honorable Representante Carlos Guevara y le voy a rogar a los tres Representantes que faltan, lo más preciso en razón de que la Plenaria esta citada para las dos de la tarde. Representante Guevara tiene el uso de la palabra.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Carlos Eduardo Guevara Villabón.

Gracias Presidente. Si, voy a ser muy breve y en virtud de la exposición que hizo el Alcalde Peñalosa y también los funcionarios del Gobierno Nacional, me surgieron varias inquietudes que las planteamos en un Debate en la Comisión Sexta.

La primera y lo hago digamos con un tono propositivo para evitarle al Distrito demandas como la que se viene con el Sistema Integrado de Transporte Público en la ciudad, que pueden ser demandas multimillonarias. La primera y de manera propositiva doctor Peñalosa ¿Superponer Transmilenio al Metro o Metro al Transmilenio en plena etapa de prepliegos o estudio de la licitación de la fase uno o fase dos? La fase, estas dos fases son 1900 vehículos que se tienen que incorporar nuevos, nuevos vehículos en la Troncal Caracas. Usted la tiene que dejar adjudicada a final del próximo año, fase uno y fase dos la operación.

En el año 2022 si nos va muy bien entra el Metro sobre la Caracas ¿Será que estos señores, operadores que se ganaron un contrato de operación, no demandarán al Distrito porque le cambiaron las condiciones de ingresos y demandas sobre esa troncal? Es mi primera pregunta.

En segundo lugar, muy bien lo decía el funcionario de Planeación Nacional hay que entregar diez estudios y no solo estudios de cualquier categoría, usted aquí nos lo respondió, son diez requisitos y los requisitos son estudios, Modelación de la demanda Región Capital Bogotá-Cundinamarca doctor Oscar; segundo Modelo Operacional; tercero Modelo de Costos e Ingresos; cuarto Evaluación económica y análisis de costo-beneficio; quinto, modelos de remuneración, en fin son diez requisitos.

Requisitos que ustedes plantearon muy bien en un cronograma que se planteó y uno dice, bueno aquí políticamente tres alcaldes llegaron con la promesa del Metro y yo creo que la misión del Alcalde Peñalosa es hacer el Metro, con la visión política que el determine y su administración determine pero un Metro bien hecho. En ese cronograma se estructuraron varias fases, usted mencionó dos y si nos vamos al cronograma a esta fecha doctora Angélica, a esta fecha deberíamos ya estar en la estructuración de prepliegos, a esta fecha según el cronograma que ustedes nos enviaron, de prepliegos, incluyendo las modificaciones que traía la nueva administración.

Yo no veo que a diciembre se firme un CONPES, si se firma un CONPES será otra vez un cheque falso, un cheque sin fondos. Usted acaba de plantear que es cómo, que se tiene que girar dos cheques le entendí a usted, no entendí un cheque pero para qué si no hay recursos, porque en el presupuesto del próximo año no hay un peso para Metro, se lo advierto ¿Esto qué quiere decir? Y para que

la ciudadanía lo conozca hasta el año 2018, se podría estructurar una licitación, yo creo que esto debe ser claro ante la opinión pública.

Quisiera también señalar muy respetuosamente porque yo fui uno de los críticos que señalaba que el Alcalde en el Congreso tiene todas las garantías para poder explicar estos temas que comprometen los recursos de la Nación. Me preocupa muchísimo lo que plantea Oscar y es que la red férrea del Distrito se comprometa con otro modo de transporte. Se está hablando de Trolis, se está hablando de Transmilenio, se está hablando de pavimentar la red férrea, que es una red férrea que conecta la ciudad región, si se taponan digamos ese sistema que ya está construido, pues adiós, adiós modelo de cargue en la ciudad, nos condenaría de por vida a tener buses, tractomulas por estas grandes troncales de la ciudad.

Me hubiera gustado si, como esta en el Plan Maestro de Movilidad, un sistema férreo donde la ALO fuera mixta, incluyendo Transmilenio, es que yo no sé porque en la ALO nos dejamos meter, perdón incluyendo un sistema como Transmilenio pero también un sistema férreo para movilizar toda la carga sin que los camiones ingresaran a la ciudad.

Yo Presidente considero y para ser sensato estos 135 mil millones de pesos que se invirtieron durante estas administraciones, a mi juicio se fueron a la basura, se fueron a la basura. Yo creo que allí hay responsabilidades políticas, académicas porque uno ve ahora académicos que antes decían que sí, ahora que no, pero cuando tenían la posibilidad de decir que si no lo hacían o cuando tenían la posibilidad de decir que no, no lo hacían y ahora cambian de postura.

PRESIDENTE: Un minuto para terminar.

Continúa el uso de la palabra el H.R. Carlos Eduardo Guevara Villabón.

Muy válida, estar en una administración y tener que defender una postura política. Yo pienso que eso debe ser así.

Termino diciendo lo siguiente Presidente, termino diciendo lo siguiente. Doctor Peñalosa espero que lo pueda hacer, necesita toda la capacidad gerencial para sacar no solamente las fases de Transmilenio porque una fase de Transmilenio dura cinco años, usted lo sabe muy bien y usted tiene una puesta muy grande en ese sentido, pero Bogotá tiene problemas de redes, de suelos, de predial en fin y termino con esta propuesta, usted ya anuncio un nuevo trazado, descongele lo que hizo Petro porque hoy la gran mayoría de propietarios de la fase que estableció el doctor Gustavo Petro tienen sus suelos congelados, no pueden vender, no pueden hacer mejoras. Si la línea es esa por favor descongele esos suelos y posibilitemos que en un nuevo modelo de renovación urbana, porque el

doctor Andrés no es que sea muy bueno haciendo modelos de renovación urbana, no lo he visto aquí en el centro, tampoco en el CAN, el CAN quería borrar el Salitre Greco y la Esmeralda doctor Navas se lo quería borrar.

Entonces espero que sea un modelo inclusivo, inclusivo con la gente, porque si vamos a potencializar la renovación urbana que generemos el valor para que esas estaciones sean autofinanciadas, pero respetando también los ciudadanos. Mil gracias Presidente.

PRESIDENTE: Con mucho gusto, no nos vaya a descongelar al doctor Petro, manténgalo congelado. Representante Villamizar tiene el uso de la palabra.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Andrés Felipe Villamizar Ortiz.

Gracias Presidente, saludando a los citantes de este Debate y a los funcionarios que han acudido a él, es una lástima que el Alcalde Mayor decida perder su tiempo viniendo a la Comisión Primera y no decida perder su tiempo viniendo a la Comisión Segunda donde yo hago parte y tristemente no alcance a estar en todo el Debate porque estaba cumpliendo mis funciones allí, pero en todo caso celebro que finalmente lo tengamos aquí en el Congreso de la República.

Muy brevemente porque ya los compañeros han dicho mucho de lo que a mí me preocupa. En primera instancia muy preocupante lo que mencionan los compañeros de Cundinamarca que también para nosotros es una situación complicadísima y es entender que el problema no es solo la ciudad de Bogotá sino un asunto regional.

Bogotá lo decían muy bien, no puede entenderse como un área metropolitana adscrita a la Ley de Áreas Metropolitanas porque está la 1421. No puede adscribirse a la Ley de Distritos porque está la 1421 y cuando pretendemos modificar la 1421 aquí en el Congreso de la República, el Distrito a veces nos da la espalda y no participa en los Debates como ha sucedido y lo vimos la semana pasada en la Plenaria de la Cámara de Representantes que ya había un Proyecto andando y por inquietudes del Distrito totalmente válidos, esto tiene que ser un tema consensuado entre el Congreso, el Distrito y el Gobierno Nacional, se tuvo que posponer el Debate del 1421.

Entonces el tema de integrar a Bogotá con la región es un asunto supremamente importante e insto, ya que por fin veo al Alcalde Mayor que nos ayude en hacer un proyecto de 1421 mucho más incluyente y donde todos podamos participar, se

creó una Comisión Accidental para trabajar en ese tema y que todos podamos estar conjuntamente jalándole al mismo lado.

El doctor Lara decía aquí que es que el Proyecto del Metro es muy costoso, que equivale al 25% o al 30% de la inversión en materia de infraestructura, pero es que Bogotá es demasiado grande y demasiado importante no, sin quitarle el peso a las demás regiones pero la región de Bogotá como región, porque a nosotros los Representantes de Bogotá nos critican mucho, que es que somos muy centralistas, y es que no pensamos en las regiones, pero es que Bogotá también es una región y tenemos que pensar como Bogotá y como región.

Entonces cómo no invertir todos esos recursos en un Proyecto de infraestructura que va a beneficiar tanta gente si el 25% del Producto Interno Bruto proviene de Bogotá. Yo creo que, doctor Lara eso es acertado y en materia ya del Metro propiamente dicho, yo creo que si es importante que el señor Alcalde nos diga cuál su posición política frente al Metro de Bogotá, porque en campaña no fue tan claro, en campaña dijo en septiembre 12 - 2015, periódico El Tiempo, vamos a construirlo y vamos a utilizar los estudios hasta ahora realizados. Lo que dice el doctor Guevara aquí es que eso no va a ser cierto y que por el contrario se ha es trabado un poco el proceso y eso no tiene mucho sentido.

Entonces tenemos que conocer la posición política porque en las campañas anteriores, el doctor Peñalosa estaba en contra del Metro y ahora resulta que sí, afortunadamente. Ahora bien ¿Si subterráneo o elevado? Nosotros desde la campaña de Rafael Pardo, yo estuve con Angélica en esa campaña, promovíamos un Metro subterráneo eso es lo que creemos, entendemos las razones financieras que aquí se han dado, pero ¿Para qué estamos haciendo este Debate si ya es una decisión tomada? Nos invitan hace dos meses a la Presidencia de la República a decir que el cheque ya va a ser efectivo y que la decisión está tomada. Entonces para que seguimos debatiendo si es elevado o si es subterráneo si la decisión ya la tomaron el Presidente, si la decisión ya la tomaron el Presidente y el Alcalde Mayor y ahora doctor Edward usted que habla del Plebiscito, que no suceda lo mismo que está sucediendo con la Paz, que no trabemos el problema y trabemos el problema y trabemos el problema y nunca vamos a construir el Metro como lo planteaba aquí el Representante Guevara muy atinadamente. Muchas gracias señor Presidente.

PRESIDENTE: A usted. Termina el Honorable Representante Hernán Penagos.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Hernán Penagos Giraldo.

Gracias Presidente, una introducción muy corta. La no asistencia de los Servidores Públicos al Congreso de la República no es culpa de ellos, es culpa de

este Congreso que le falta determinación para hacer los cambios constitucionales y legales que exijan que no solamente los Alcaldes y los Gobernadores vengan al Congreso, sino el Fiscal, el Contralor, el Defensor del Pueblo y el Vicepresidente de la República, eso nos falta a nosotros determinación y si se me permite la palabra verraquera, para hacer cambios constitucionales que exijan que estos señores asistan acá.

En segundo lugar, este es un Debate Político, no es un Debate de expertos eso no releva a nadie de poder opinar en uno u otro sentido frente de lo que aquí estamos planteando, cada quien puede hacer sus señalamientos en uno u otro sentido ¿Qué tal que esto fuera un Debate de expertos? Nada es que el Congreso está para que debata desde lo político y desde ahí agarre lo que crea técnico que le sea útil para armar el Debate, ni más faltaba que aquí no se pudiera opinar por no ser experto en eso. Este es un típico Debate del Congreso, Gobierno- Oposición, un típico Debate de quienes no acompañan al Alcalde, no les gusta lo del Alcalde y quienes lo acompañan le gusta, esa es la realidad de lo que estamos viendo acá.

En tercer lugar, mire hay que dejar claro y habla un ciudadano de Caldas pero creo que tengo derecho a hablar también del tema del Metro de Bogotá, porque esta ciudad es de todos. Hay que dejarle claro a la sociedad colombiana y en especial a las personas de esta ciudad, es que el Metro de Bogotá no resuelve todos los problemas de movilidad que tiene la ciudad. Que no pase como con la Reforma a la Justicia o la Reforma a la Educación, que se cree que por un Acto Legislativo de una vez se resuelve todos los problemas que se ocurren en un Estado. No, el Metro de Bogotá es una forma o una de las seguramente muchas decisiones de política pública que hay que adoptar para poder ir resolviendo algunas de las dificultades que tiene la movilidad de Bogotá.

Yo no sé si el Metro debió haber sido primero que Transmilenio o primero Transmilenio y después el Metro o primero los trenes, después Transmilenio, después el Metro; aquí pareciera que hubiera un Debate de qué debió haber sido primero, debieron haber hecho primero el Metro hace cincuenta años y Transmilenio ahora o al revés, yo no sé qué debió haber sido pero lo que si debe dejarse claridad es que aquí esa es una de las estrategias de movilidad como muchas otras que se tienen que adoptar, yo no conozco los Sistemas Masivos de Transporte, no los conozco ni los he estudiado a detalle, pero si se una cosa, que en las demás ciudades de Colombia, en las demás ciudades de Colombia, Alcalde el problema de los Sistemas Masivos de Transporte es que no tienen demanda y aquí el problema es que tiene mucha demanda. Entonces yo quiero saber si ese sistema es útil o no, en Pereira lo que está ocurriendo en Pereira, en Cali, en Neiva, en el mismo Armenia es que no hay demanda para esos sistemas y por eso lo que planteaba el doctor Buenahora no se hacen sostenibles. Aquí entiendo,

creo yo, puedo estar muy equivocado que es todo lo contrario, aquí la demanda es al revés, más que suficiente y ya ese sistema digamos requiere seguramente ampliarlo. Entonces independientemente de que sea bueno o malo, aquí lo que hay es otras posibilidades y otras formas de resolver el problema de movilidad.

En cuarto lugar quiero señalar lo siguiente, hombre un poco en función de lo que planteaba aquí el Representante que me antecedió a la palabra. Ya deberíamos zanjar ese problema entre el Metro elevado y el Metro subterráneo y digo deberíamos zanjarlo porque no puede estarse a estas alturas en esa misma discusión, está bien que cada uno plantee, lo que yo si entiendo aquí es que no es que uno sea mejor que el otro, no es que uno sea más bueno que el otro, lo que yo entiendo acá es que en las realidades en las que estamos es preferible acompañar la decisión del Metro elevado por muchas razones: por los costos de construcción, por los costos de operación, por los tiempos de ejecución, es decir por muchas circunstancias, por los riesgos de sobrecostos. Yo no soy ingeniero pero los ingenieros saben que cuando usted empieza a excavar no sabe qué se encuentra, los riesgos que se tienen de sobrecostos frente a un Metro subterráneo son más altos, bueno pues zanjemos eso, no quiere decir que no podamos opinar frente a él, pero si esa es la decisión creería yo que es más sutil acompañarla y no enviar mensajes, digamos en el sentido de que pareciera que no quisieran los bogotanos o algunos de ellos que no se hiciera el Metro.

Mire, yo el Metro desde Manizales lo veo de la siguiente manera, lo veo como un hecho más que por resolver un problema de movilidad porque resolverá algo de el, lo veo como un tema como de dignidad, como que no es justo que una ciudad tan importante como Bogotá de las principales de Latinoamérica no tenga un Metro. Como de esas cosas que uno dice, hombre es que hay que tenerlo, yo no sé si sirva mucho, poquito o regular pero ¿Cómo no vamos a tener un Metro en Bogotá? Como hemos dicho los que vivimos en Manizales o los caldenses ¿Cómo no vamos a tener un cable? ¿Cómo no vamos a tener un cable en Manizales? Si es que por ahí iniciaron casi que los cables en Colombia. Entonces yo pienso que es un tema como de dignidad y yo también creo que eso sirve hasta para turismo, para que los montañeros de por allá nosotros los de Caldas nos vengamos a montar un rato acá para no estar montando siempre en el de Medellín cada año.

Entonces hombre ese es un tema en el que yo creo que deberíamos avanzar y quiero tocar un tema que aquí creo yo no se ha entendido, miren ustedes el tema, el tema, aquí se ha dicho que hay ilegalidad o que ocurrió una ilegalidad lo dice la Representante a quien felicito y agradezco por este Debate junto con el Representante Edward, frente a las decisiones que ha tomado el Gobierno y yo pienso que lo que ha ocurrido es que no se ha entendido. Aquí lo dijo claramente la Viceministra, primero hay un aval fiscal, aval fiscal decisión que se adoptó hace ya más de un año frente al tema de los recursos, el Representante Guevara decía

es que no hay plata en el presupuesto y yo digo es que no se necesita, porque esto va a terminar es en unas vigencias futuras o es lo que tengo entendido.

Hay un aval fiscal, se tiene que construir un documento CONPES donde haya más detalle frente a ese Proyecto, habrá otro documento CONPES como aquí lo determinó con claridad el funcionario de Planeación para después concretar esos recursos en unas vigencias futuras. No podemos desorientar a los ciudadanos diciendo que es que en el presupuesto entrante no están los 9 billones, es que no tienen por qué estar, porque insisto es compromiso de vigencias futuras y también le entendí muy bien al Viceministro Maya frente al hecho de los requisitos Presidente Telésforo y con esto termino, frente al hecho de los requisitos que exige el Gobierno para que este Proyecto se cumpla a cabalidad.

Por eso digo aquí, no es que haya flexibilidad del Gobierno, no es que haya flexibilidad del Gobierno o que hayan diferentes paretos para medir, puede que en el pasado no hayan querido hacer el Metro con el Alcalde Petro yo no sé, pero el hecho de que hoy estén avanzando más no quiere decir que haya flexibilidad, por el contrario lo que están haciendo es que si es que existían temas que atoraran la posibilidad del Proyecto hoy se avance, pero aquí se ha dicho sin dejar de cumplir los requisitos, las condiciones que establece la Ley y sin dejar de dar cumplimiento a todos los presupuestos técnicos que se tienen que dar para que ese Metro salga adelante. Lo dijo el Viceministro Maya de manera precisa, pero no podemos entender que por flexibilidad es que entonces no están cumpliendo lo técnico, que es que el Proyecto no se está construyendo con juicio o que es que se está actuando con irresponsabilidad, porque insisto me parece a mí que sería un mal mensaje para los habitantes de Bogotá y para los colombianos. Gracias.

PRESIDENTE: A usted. Honorables Representantes les quiero decir lo siguiente, les voy a rogar su concreción, Representante Angélica Lozano, Representante Edward Rodríguez ¿Por qué razón? Porque estamos convocados para las dos de la tarde en la Plenaria y no tenemos Quórum para decretar la Sesión Permanente y además hacer otras cosas. Pero usted puede concluir y el Representante Edward Rodríguez.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la H.R. Angélica Lisbeth Lozano Correa.

Mil gracias a todos por el interés y por la discusión que se ha dado. Yo quiero plantear señor Alcalde y delegados del Gobierno Nacional que me declaro insatisfecha con las respuestas a las preguntas puntuales que hice.

Señor Alcalde les pido por Derecho de Petición verbal que nos entreguen esos soportes de los que habló el Secretario Bocarejo del POT. Es que aquí estamos, a

Systra se le dio un supuesto como un hecho el POT que se va a aprobar dentro de un año, eso es inédito, me parece que es inaplicable y les pido esos soportes, los soportes que les dieron que baja a 20 mil pasajeros la demanda y el soporte, el cronograma, los recursos donde están apropiada la construcción de once troncales de Transmilenio en los próximos once años. Es que con base en esos supuestos se ha formulado esta decisión.

Se fue Santiago Valencia de Medellín ¿Qué tal que en Medellín cada cuatro años pararan y volvieran a empezar de cero e inventarse la rueda? ¿Qué tal el Gobierno Nacional cada cuatro años diciendo lo que dijeron aquí ustedes hoy? Con todo el aprecio por la Viceministra de Hacienda, me parece lamentable oírla diciendo no pues la política, cambiemos las elecciones, entonces señor Alcalde Peñalosa ¿Qué va a pasar si quien lo suceda en la Alcaldía no comparte esta línea y por simple momento de cronograma no esté contratado? Pues volvemos a empezar de cero y esa es la patria boba que tiene a Bogotá en medio siglo de estudios con un cuarto de billón de pesos en estudios. Eso no es serio, desborda el alcance de esta Mesa, pero solo pongo el espejo de Medellín, allá en elecciones se masacran en la competencia electoral, masacran figuradamente pero continúan o sino no tendrían ni Metro uno, ni Cable uno, ni Tranvía dos y demás.

Entonces aquí hay una grave irresponsabilidad. Las respuestas que me da el Viceministro de Transporte me permiten concluir que si se mantiene el doble estándar, porque usted ha dicho que tiene que cumplir los diez requisitos ¿Cuál es el cambio del estándar Luis? Pues es que los tenía que cumplir para sacar el próximo CONPES y aquí usted ya ha dicho que en diciembre va a estar el nuevo CONPES sin cumplir los diez requisitos. Está ahí la prueba del doble estándar, el contrato Llave en Mano, no está en capacidad el Distrito de ser el que decida, ha sido una exigencia del Gobierno Nacional, formal, no ha sido solo en foros y aquí se está cambiando y esto queda grabado por fortuna, si el contrato colega Samuel de la construcción de este Metro elevado del patio que algún día por criterio político se decida ¿es únicamente hasta la Caracas? No vamos a ver ninguna línea de Metro que le sirva a la ciudad que es la que iría en un primer tramo al menos hasta la 72.

Estos documentos yo los pude conseguir con mucho esfuerzo, tuve que poner una Acción de Tutela para que le entreguen a una ciudadana y además Congresista por Bogotá. Andrés no hay públicos y tu lo dijiste cinco entregables ¿Cómo tomaron ustedes decisiones que anunciaron hace dos meses antes del Plebiscito como bien lo dijo el otro compañero? Si hasta la fecha, ayer me dijeron estamos recogiendo firmas, cuando esté firmado podrá ser público. Entonces se toman las decisiones violando los criterios, estos ejemplos yo tuve que correr y pasar por alto.

El Alcalde dice, es que los sobrecostos de un Metro subterráneo los suelos son lo más riesgoso, curiosamente el Alcalde del Comité Técnico que encabeza personas de su administración le da el menor valor al proceso de los suelos y cuando usted entra a ver el aporte que puso los riesgos es el más bajo de todos es del 10%, del 12% dice en otra página.

Habla el Alcalde que en la Troncal del Transmilenio en la séptima será revolucionaria, pues claro va a costar más de 3 billones de pesos y no va a tener andenes, va a tener un carril de servicio vehicular, no va a tener una cicloruta y aunque usted tiene la razón, ahí vive buena parte de los más ricos de nuestro país, esta valorización no le han dicho a la ciudadanía que va a pasar unas facturas fácilmente de 1 millón de pesos en promedio a la población que vive en el área vecina y lo podría comparar con el POZ Norte, etc., por la derrama de la tarifa planteada.

PRESIDENTE: Representante le ruego el favor de poder concretar para que hable el Representante Rodríguez.

Continúa con el uso de la palabra la H.R. Angélica Lisbeth Lozano Correa.

Sí señor, el Representante Pinto me dijo que no va a abrir registro hasta que no terminemos acá.

Entonces no hay una respuesta satisfactoria a una parte de las inquietudes, el riesgo en el que queda los recursos de Bogotá dirigiéndolos a Transmilenio a cuatro estaciones subestimadas, es que les mostré que de tajo quitan por ejemplo 300 mil millones de pesos en una sola línea y con todo el comparativo de la proyección. Estos recursos además se supeditan la construcción de este tramo de Metro en la Caracas a la operación del Transmilenio en la Séptima, que también esta subvalorado.

Alcalde me atrevo a decirlo, lo que usted dice hoy vale 1 billón 800, va a costar más de 3 billones de pesos, entonces si usted suma todos esos saldos estamos en el aire. Una valorización me responde la Secretaria de Ambiente la semana pasada que no existe un solo medidor de fuentes móviles en las troncales de Transmilenio, nos estamos intoxicando con el diesel, con la calidad del aire, vienen más troncales de Transmilenio la pregunta que tú haces Samuel, no quitaron de la licitación cualquier componente híbrido o eléctrico.

Hoy le hago la petición señor Alcalde, usted que es un promotor del Transmilenio, no puede mantener troncales sin una medición ¿Sabe dónde miden hoy? En los garajes, en los patios donde llega el Transmilenio vacío, más liviano y apagado,

ahí es donde se mide la calidad del aire me lo dice la Secretaria de Ambiente la semana pasada.

Entonces he radicado la proposición que quedará para la próxima Sesión y podamos adoptar esta Comisión. Este es el punto para aminorar, Systra es una empresa top, yo no dudo de Systra, pero aquí la técnica sigue a la política y entonces a Systra le dieron Andrés unos criterios, un comité evaluador supeditado a la política con funcionarios que no tienen experiencia en Metro, porque no la tienen y los valores en la ponderación que le dieron, arroja comparativos como el Metro elevado es mejor porque hay apropiación de la ciudad ¿Saben qué quiere decir apropiación? Que la gente va arriba entonces puede ver y disfrutar el paisaje, eso es mejor o es más seguro porque en el Metro elevado no habrá ratas ni material vegetal y aquí con base en indicadores como esos que yo les pido los lean, porque los pongo en mi página y todos los elementos que voy recibiendo de la administración estarán públicos.

PRESIDENTE: Honorable Representante es que la Sesión comenzó a las diez y no podemos decretar la Sesión Permanente porque no tenemos Quórum, le ruego el favor que a las dos se vence el término.

Continúa con el uso de la palabra la H.R. Angélica Lisbeth Lozano Correa.

Cierro con esto. Un Metro subterráneo, mi pelea no es que sea subterráneo o elevado o no se haga, yo estoy con total apertura a que sea combinado, a que sea razonable, a que sea pagable, pero aquí no nos engañemos, aquí lo barato sale caro y un Metro subterráneo tiene una vida útil de más de 100 años, un Metro elevado es inferior y ni qué decir de un Transmilenio que ya estamos montando en pasajes, en buses como dije antes con 1 millón y medio de kilómetros.

Entonces no podemos ¿Sabe por qué no pude traer nada del componente financiero? Porque es reservado, es privado, es desconocido y es secreto los cuatro componentes de Systra. Entonces yo les pido que instalemos en el próximo año la Comisión de Seguimiento y que antes de terminar éste, hagamos un recorrido de ese hipotético Patio Taller, de esos tres lugares y podamos hacer un acompañamiento porque estamos bloqueando a Cundinamarca y a Bogotá.

PRESIDENTE: Se la pongo en consideración, me parece muy bien la proposición y así determina los Debates. Representante Edward Rodríguez.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Edward David Rodríguez Rodríguez.

Presidente rápidamente, agradeciendo a todos por su asistencia.

Primero, queda claro que el Metro no se va a iniciar en el Gobierno de Juan Manuel Santos. Segundo la falta de voluntad política del Gobierno Santos, porque queda claro que no existe porque no nos dijeron cuándo, cómo y cuándo iban a salir los diferentes CONFIS y CONPES. Tercero, Angélica yo creo que aquí no, uno no puede entrar a judicializar de una vez, creo que hay que permitir.

PRESIDENTE: Representante Edward Rodríguez, si lo voy a dejar hablar pero déjeme una cosa, antes de que se me pase el término, es anunciar los Proyectos porque es qué.

H.R. Edward David Rodríguez Rodríguez.

Déjeme terminar, yo terminé rápido, déjeme terminar.

PRESIDENTE: Claro que usted termina ahoritica después de que lean los.

H.R. Edward David Rodríguez Rodríguez.

No, déjeme terminar no me le demoro nada Presidente para que puedan anunciar libremente y podamos irnos.

Aquí hay que dejar que la Fiscalía investigue si hubo o no hubo algún delito para los Concejales, porque ahí están también los Concejales de Centro Democrático y yo tengo que honrar lo que ellos están haciendo en Concejo que ha sido un papel importante y destacado.

Cuarto, el elemento honra, aquí hay que cuidarnos y proteger la honra de todos los que estamos acá y yo le pido doctor Navas con todo el cariño que le tengo, que si usted tiene alguna denuncia penal contra el Alcalde Peñalosa que la ponga porque es que esto que usted dijo me parece que es un tema muy delicado y si el señor está haciendo negocios, usted debería ponerlo en competencia de autoridad respectiva.

Quinto elemento, esto no se puede convertir en politiquería y yo quiero decirle algo, he apoyado su Proyecto de Ley, Navas doctor Navas pero venga.

PRESIDENTE: Representante Edward es que me da pena con usted porque yo tengo que anunciar los Proyectos.

Continúa con el uso de la palabra el H.R. Edward David Rodríguez Rodríguez.

Las citaciones no se pueden convertir en politiquería y eso lo tenemos que tener claro y por último Alcalde, señores del Gobierno ejecutar, ejecutar y ejecutar y vuelvo y le digo Alcalde no se deje caramelear, exija, exija y vuelva a exigir para que al fin el otro año podamos por lo menos tener los documentos y la viabilidad técnica de este Proyecto.

PRESIDENTE: Muchas gracias, antes de levantar la Sesión señora Secretaria, sírvase anunciar los Proyectos para la próxima Sesión y muchas gracias a los Honorables Representantes y al señor Alcalde.

SECRETARIA: Presidente anuncio por instrucciones tuyas los Proyectos que se discutirán y votarán en la próxima Sesión de la Comisión.

- Proyecto de Ley N° 066 de 2016 Cámara.
- Proyecto de Ley N° 275 de 2016 Cámara – 056 de 2015 Senado.
- Proyecto de Ley N° 115 de 2016 Cámara.
- Proyecto de Ley N° 041 de 2016 Cámara.
- Proyecto de Ley N° 021 de 2016 Cámara.
- Proyecto de Ley N° 100 de 2016 Cámara.
- Proyecto de Ley N° 077 de 2016 Cámara.
- Proyecto de Ley N° 156 de 2016 Cámara.
- Proyecto de Ley N° 141 de 2016 Cámara.
- Proyecto de Ley Orgánica N° 140 de 2016 Cámara.
- Proyecto de Ley Orgánica N° 086 de 2016 Cámara.
- Proyecto de Ley Orgánica N° 152 de 2016 Cámara.
- Proyecto de Ley N° 134 de 2016 Cámara.
- Proyecto de Ley N° 131 de 2016 Cámara.
- Proyecto de Ley N° 011 de 2016 Cámara.
- Proyecto de Ley N° 135 de 2016 Cámara.
- Proyecto de Acto Legislativo N° 093 de 2016 Cámara.
- Proyecto de Ley N° 127 de 2016 Cámara.
- Proyecto de Ley N° 001 de 2016 Cámara.

Presidente han sido anunciados los Proyectos por instrucciones tuyas, que se discutirán y votarán en la próxima Sesión de la Comisión.

PRESIDENTE: Si no hay ningún otro tema se levanta la Sesión y adicionalmente porque el tiempo se venció y oportunamente le haremos saber a los Representantes el día y la hora de la próxima Sesión de la Comisión.



SECRETARIA: Así se hará señor Presidente y se ha levantado la Sesión siendo las 2:00 de la tarde.

Anexo: Ciento tres (103) Folios.

TELESFORO PEDRAZA ORTEGA
Presidente

ELBERT DÍAZ LOZANO
Vicepresidente

AMPARO Y. CALDERON PERDOMO
Secretaria

DORA SONIA CORTES CASTILLO
Subsecretaria