



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXII - N° 47

Bogotá, D. C., jueves, 16 de febrero de 2023

EDICIÓN DE 32 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariassenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN PRIMERA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE HONORABLE
SENADO DE LA REPÚBLICA
ACTA NÚMERO 25 DE 2022

(noviembre 17)

Cuatrenio 2022-2026

Legislatura 2022-2023

Primer Periodo

Sesión Ordinaria Mixta

En la ciudad de Bogotá, D. C., el día diecisiete (17) de noviembre de dos mil veintidós (2022), se reunieron en el Salón Guillermo Valencia del Capitolio Nacional y en la plataforma virtual Zoom previa citación, los miembros de la Comisión Primera del Honorable Senado, con el fin de sesionar.

I

Llamado a lista y verificación del quórum

La Presidencia ejercida por el honorable Senador **Alexánder López Maya**, indica a la Secretaría llamar a lista y contestaron los honorables Senadores:

Benedetti Martelo Jorge Enrique

Cabal Molina María Fernanda

Chagüí Flórez Julio Elías

De la Calle Lombana Humberto

García Gómez Juan Carlos

López Maya Alexánder

Luna Sánchez David Andrés

Pulido Hernández Jonathan Ferney

Valencia Laserna Paloma Susana, y

Vega Pérez Alejandro Alberto.

En el transcurso se hicieron presentes los honorables Senadores:

Amín Saleme Fabio Raúl

Ávila Martínez Ariel Fernando

Barreras Montealegre Roy Leonardo

Barreto Quiroga Óscar

Blanco Álvarez Germán Alcides

Chacón Camargo Alejandro Carlos

Deluque Zuleta Alfredo Rafael, y

Motoa Solarte Carlos Fernando.

Dejaron de asistir los honorables Senadores:


Gallo Cubillos Julián

Quilcué Vivas Aída Marina, y

Pizarro Rodríguez María José.

El texto de la excusa es el siguiente:





AIDA
QUILCUÉ
SENADORA DE
LA REPÚBLICA
CIRCUNSCRIPCIÓN
ESPECIAL INDÍGENA



mas



CONGRESO
DE LA REPÚBLICA
DE COLOMBIA
SENADO DE LA REPÚBLICA

Bogotá D.C., 17 de noviembre de 2022

Señor
FABIO RAÚL AMÍN SALEME
Honorable Senador de la República de Colombia
Presidente Comisión Primera Constitucional Permanente
comisión.primer@senado.gov.co
yury.sierra@senado.gov.co

Asunto: **Excusa de inasistencia**

Honorable Presidente, reciba un cordial saludo. En mi calidad de líder indígena del pueblo Nasa, de defensora de derechos humanos y como senadora miembro de la comisión primera constitucional permanente, comedidamente me dirijo a Usted para solicitarle me excuse de asistir a la sesión de la Comisión agendada para el 17 de noviembre de 2022, a las 9:00am.

Lo anterior, toda vez que fui convocada por las autoridades indígenas del Cauca a un encuentro nacional del Pueblos Nasa. Este espacio se enmarca en las facultades constitucionales de autonomía y gobierno propio reconocidas para los Pueblos Indígenas.

Le agradezco de antemano su atención y colaboración.

Cordialmente,



AIDA MARINA QUILCUÉ VIVAS
Senadora de la República
Circunscripción Especial Indígena

La Secretaría informa que se ha registrado quórum deliberatorio.

Siendo las 9:52 a. m., la Presidencia “*abre la sesión*” y solicita a secretaria dar lectura al Orden del Día.

ORDEN DEL DÍA

COMISIÓN PRIMERA HONORABLE
SENADO DE LA REPÚBLICA

CUATRIENIO 2022-2026
LEGISLATURA 2022-2023

PRIMER PERIODO

“**SESIÓN ORDINARIA MIXTA**”

Día: jueves 17 de noviembre de 2022

Lugar: Salón Guillermo Valencia Capitolio
Nacional- Primer Piso.

Hora: 9:00 a. m.

I

Llamado a lista y verificación del quórum

II

**Citación e invitación a los señores Ministros
del Despacho y Altos Funcionarios del Estado**

Proposición número 93

Señora Secretaria, de manera atenta, y de conformidad con el artículo 233 de la Ley 5ª de 1992 que señala “(...) Las comisiones permanentes podrán, además, solicitar la presencia de los viceministros, los directores de departamentos administrativos, el gerente del Banco de la República, los presidentes, directores o gerentes de las entidades descentralizadas del orden nacional y la de otros funcionarios de la Rama Ejecutiva del

Poder Público”, solicito se cite a los siguientes funcionarios:

Ministro de Hacienda, señor José Antonio Ocampo

Ministro de Transporte, señor Guillermo Francisco Reyes Gonzáles

Director del Departamento Nacional de Planeación, señor Jorge Iván González

Alcaldesa Distrital de Bogotá, señora Claudia López Hernández.

En la sesión citada, se solicita a los funcionarios responder el siguiente cuestionario sobre el proyecto de construcción del Metro de Bogotá, el cual además deberá ser enviado por escrito previamente:

1. Teniendo en cuenta el incremento de la TRM en los últimos meses, sobre la línea 1 del Metro de Bogotá en ejecución, señale ¿cuál es el impacto de este fenómeno en la ejecución del contrato? ¿Cómo está distribuido el riesgo cambiario entre las partes del contrato? ¿Cómo está distribuido el riesgo cambiario en el convenio de cofinanciación suscrito con el Gobierno nacional? ¿Qué medidas ha propuesto el Gobierno nacional para mitigar el impacto de esta problemática en la financiación del proyecto?
2. Sobre la línea del Metro de Bogotá en ejecución, señale ¿Cuál es su porcentaje de avance comparados con el cronograma contractual vigente? ¿En qué nivel de avances se encuentra su aprobación por parte de las empresas de servicios públicos y las entidades competentes en aspectos ambientales y de movilidad?
3. Sobre la Línea 1 del Metro de Bogotá en ejecución, señale ¿Cómo se prevé su integración con medios de transporte regionales como el Regiotram de Occidente o el transporte intermunicipal? ¿Qué acciones ha adelantado el Ministerio de Transporte para integrar el transporte intermunicipal con el SITP de Bogotá para que las personas accedan al servicio con una tarifa integrada?
4. Sobre la Línea 2 del Metro de Bogotá, señale ¿cuál es el cronograma para abrir licitación? ¿En qué consiste el acuerdo de cofinanciación suscrito con el ex Presidente Iván Duque Márquez el pasado 4 de agosto?

Cordialmente, honorable Senador *David Luna Sánchez*.

III

Negocios sustanciados por la Presidencia

El Presidente,

Honorable Senador *Fabio Raúl Amín Saleme*.

La Vicepresidenta,

Honorable Senadora *Aída Marina Quilcué Vivas*.

La Secretaria General,

Yury Lineth Sierra Torres.

La Presidencia abre y cierra la discusión del Orden del Día e informa que cuando se registre quórum decisorio se someterá a votación.

Atendiendo instrucciones de la Presidencia, la secretaria da lectura al siguiente punto del Orden del Día.

II

Citación e invitación a los señores Ministros del Despacho y Altos Funcionarios del Estado

Proposición número 93

Señora Secretaria, de manera atenta, y de conformidad con el artículo 233 de la Ley 5ª de 1992 que señala "(...) Las comisiones permanentes podrán, además, solicitar la presencia de los viceministros, los directores de departamentos administrativos, el gerente del Banco de la República, los presidentes, directores o gerentes de las entidades descentralizadas del orden nacional y la de otros funcionarios de la Rama Ejecutiva del Poder Público", solicito se cite a los siguientes funcionarios:

Ministro de Hacienda, señor José Antonio Ocampo

Ministro de Transporte, señor Guillermo Francisco Reyes Gonzáles

Director del Departamento Nacional de Planeación, señor Jorge Iván González

Alcaldesa Distrital de Bogotá, señora Claudia López Hernández.

En la sesión citada, se solicita a los funcionarios responder el siguiente cuestionario sobre el proyecto de construcción del Metro de Bogotá, el cual además deberá ser enviado por escrito previamente:

1. Teniendo en cuenta el incremento de la TRM en los últimos meses, sobre la línea 1 del Metro de Bogotá en ejecución, señale ¿cuál es el impacto de este fenómeno en la ejecución del contrato? ¿Cómo está distribuido el riesgo cambiario entre las partes del contrato? ¿Cómo está distribuido el riesgo cambiario en el convenio de cofinanciación suscrito con el Gobierno nacional? ¿Qué medidas ha propuesto el Gobierno nacional para mitigar el impacto de esta problemática en la financiación del proyecto?
2. Sobre la línea del Metro de Bogotá en ejecución, señale ¿Cuál es su porcentaje de avance comparados con el cronograma contractual vigente? ¿En qué nivel de avances se encuentra su aprobación por parte de las empresas de servicios públicos y las entidades competentes en aspectos ambientales y de movilidad?
3. Sobre la Línea 1 del Metro de Bogotá en ejecución, señale ¿Cómo se prevé su integración con medios de transporte regionales como el Regiotram de Occidente o el transporte intermunicipal? ¿Qué acciones ha adelantado el Ministerio de Transporte

para integrar el transporte intermunicipal con el SITP de Bogotá para que las personas accedan al servicio con una tarifa integrada?

4. Sobre la Línea 2 del Metro de Bogotá, señale ¿cuál es el cronograma para abrir licitación? ¿En qué consiste el acuerdo de cofinanciación suscrito con el ex Presidente Iván Duque Márquez el pasado 4 de agosto?

Cordialmente, honorable Senador *David Luna Sánchez*.

Radicalon las siguientes excusas:

MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO	
1 Enlace de Congreso	
Doctora YURY SIERRA TORRES Secretaria General de la Comisión Primera Constitucional Senado de la República CONGRESO DE LA REPÚBLICA Carrera 7 No 8-68- Edificio Nuevo del Congreso Ciudad	
Radicado entrada No. Expediente 45260/2022/OFI	
Asunto: Excusa Ministro de Hacienda y Crédito Público - Comisión Primera Senado	
Respetada Secretaria:	
Reciba un cordial saludo. Ruego le manifieste a los Honorables Congresistas y demás asistentes a la sesión la importancia que tienen las citaciones que hacen a esta Cartera. Sin embargo, pido excuse al señor Ministro de Hacienda y Crédito Público, doctor José Antonio Ocampo Gaviria, por no poder asistir a la citación que se llevará a cabo el jueves 17 de noviembre de 2022 a partir de las 10:00 am, y que tendrá como propósito discutir: "Proposición No. 93 El proyecto de construcción del Metro de Bogotá".	
Lo anterior, debido a que el señor Ministro, se encontrará atendiendo compromisos previamente adquiridos. No obstante, y dada la importancia del tema a tratar, el Viceministro General – Diego Guevara Castañeda asistirá en representación de esta Entidad.	
Cordialmente,	
JUAN MANUEL RUSSY ESCOBAR Secretario General	
<small>APROBÓ: ANDREA CAROLINA RAMÍREZ OLIVEROS ELABORÓ: NICOLÁS RINCÓN CUBILLOS</small>	

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN	
Bogotá D.C., martes, 15 de noviembre de 2022	
 Al responder cite este Nro. 20223100791251	
DG Doctora YURY LINETH SIERRA TORRES Secretaria General Comisión Primera Senado de la República Ciudad	
Asunto: Excusa Proposición No. 93 de 2022: "Metro de Bogotá"	
Respetada Secretaria:	
Agradezco les exprese a los honorables senadores de la Comisión Primera del Senado de la República el valor que tienen las citaciones e invitaciones entregadas a este Departamento.	
En esta ocasión, pido que se excuse al señor Director del Departamento Nacional de Planeación, Jorge Iván González, por no poder asistir a la sesión del jueves 17 de noviembre, a las 10:00 a.m. Lo anterior, debido a que el señor Director se encuentra atendiendo asuntos previamente agendados.	
No obstante, y dada la importancia del tema a tratar, asistirá en representación de este Departamento Administrativo, el Doctor Jose Alejandro Herrera Lozano, Subdirector General de Inversiones, Evaluación y Seguimiento del Departamento Nacional de Planeación.	
Cordialmente,	
NASLY JENNIFER RUIZ GONZÁLEZ Secretaria General	
<small>Revisó: Sebastián Ramírez Flechas. Preparó: Paula Juliana Díaz Silva.</small>	

La Presidencia concede el uso de la palabra al citante honorable Senador David Andrés Luna Sánchez:

Presidente muchas gracias a usted y a todos los asistentes, también a quienes nos están siguiendo a

esta hora en la transmisión, y, por supuesto, nuestros colegas de la Comisión Primera que hoy todos han hecho un esfuerzo muy importante para conectarse a este debate que creo yo es de interés nacional.

Quiero agradecerle al señor Ministro de Transporte su presencia, también a la señora Alcaldesa de Bogotá, al señor Viceministro de Hacienda, reconozco el interés de ustedes en estar acá para tocar un tema que siento yo es de vital importancia para Bogotá, le agradezco al Senador Miguel Uribe, a la Senadora Angélica Lozano y a muchos miembros del bloque parlamentario de Bogotá que nos ha manifestado su interés e intención de acompañarnos.

Seguramente Presidente durante el transcurso del debate estarán, y le agradezco a la Concejal Lucía Bastidas, que hace parte de la Comisión accidental de seguimiento al Metro en el Consejo de Bogotá, que nos está acompañando en la mañana de hoy.

Arrancaría Presidente haciendo un pequeño homenaje, hoy confidencialmente y lo sabe el señor Ministro es el día internacional de las víctimas de los siniestros viales, creo que todos esta tarde vamos a portar una camiseta para hacer una reflexión sobre las dificultades que se están presentando en esta materia, los siniestros viales dejan más víctimas que el conflicto armado en Colombia.

Tenemos una responsabilidad no solamente en educación, sino adicionalmente en solidaridad como conductores algunos, como peatones otros, en fin tenemos una responsabilidad para poder avanzar en este proceso.

Dicho eso Presidente, quiero contar brevemente porque es citado este debate de control político, lo he hecho básicamente porque la ciudad y los bogotanos desde hace 70 años llevan oyendo diferentes versiones sobre el Metro, diferentes versiones muchas de ellas soportadas en anuncios políticos, financieros, o en algunas otras ocasiones en anuncios meramente técnicos, y siento yo que todos tenemos el interés de que esta obra sea una realidad finalmente.

No solo para resolver los problemas de movilidad, sino también para entender que podemos asemejarnos a muchas otras capitales del mundo que entendieron que el sistema multimodal hace pieza esencial de algo tan importante como es la calidad de vida, los bogotanos en muchas ocasiones pasan más del 25 % de su tiempo en transporte público, y de alguna forma reducir un espacio de tiempo en ese tránsito siempre va a generar una mejor calidad de vida.

Pero segundo Presidente, este debate es un debate distinto a los que tradicionalmente seguramente hacemos en la política colombiana, y le voy a contar ¿por qué? Ministro, Alcaldesa y Viceministro, porque este es un debate que quiero desarrollar con la mejor intención de lograr consensos, con el mayor interés de lograr la capacidad de explicación sobre ¿cuáles son los puntos divergentes?, pero sobre todo con el mayor interés de ver de qué forma

podemos lograr que la Nación y el Distrito trabajen mancomunadamente en un plan supremamente ambicioso que tanto el Ministro como la Alcaldesa le explicaron al bloque parlamentario de Bogotá hace ya unos días.

Yo creo que si eso se logra, es más importante que la paz total, ¿por qué razón? Porque son los servidores públicos dando ejemplo, porque son los servidores públicos que tienen y pueden tener diferencias poniéndose de acuerdo para que una ciudad salga adelante, entonces, yo he llamado a este debate no más pugnas políticas por el Metro, aunque le he debido cambiar el nombre, y lo he debido bautizar el consenso que todos necesitamos para avanzar.

Pero eso no me impide, querida Angélica, recordar unos hitos de la historia, simplemente para tener en cuenta que esta historia arrancó por allá en 1942 cuando por primera vez el alcalde Carlos Sáenz de Santamaría, hace el primer intento para construir la Primera Línea del Metro, yo no voy a hablar de todos los hitos históricos queridos doctor Alexander López, pero si voy a mencionar algunos porque han sido varios intentos tras intentos, muchos de ellos fallidos y estamos tan cerca en estos momentos que no vale la pena bajo ninguna circunstancia ni siquiera dudar en avanzar.

En 1954, el Alcalde Salazar lo anunció después un primer estudio técnico, en el 57, el Presidente Rojas Pinilla contrató la primera firma para iniciar la construcción del Metro, en el 81, bajo el mando de Hernando Durán Dusán se avanzó en la formulación de unos nuevos estudios, en el 87, se acogió la propuesta de los italianos particularmente de Intermetro S. A., que consistía en la rehabilitación del 75 % de la malla férrea, ni se rehabilitó la malla férrea, Senador Uribe, ni se hizo el Metro.

Entre 1988 y 1991, el alcalde Pastrana tomó la determinación de priorizar la entonces troncal de la Caracas, bienvenido Concejal Samuel Arrieta, muchas gracias por acompañarnos, entre 1993 y 1996, durante la Alcaldía del doctor Jaime Castro se planteó en el Consejo la creación por primera vez de la Empresa Metro, en 1996, durante la Alcaldía del profesor Mockus, sé formuló el plan maestro Metro y la propuesta decía en ese entonces, resultó altamente onerosa para la ciudad.

Entre 1998 y 2003, el Alcalde Peñalosa pone en funcionamiento el sistema TransMilenio para luchar contra la guerra del centavo, entre el 2013 y 2015, la administración del Presidente Gustavo Petro adelanta un estudio para la construcción del Metro bajo tierra, y en 2015 después de varias discusiones se tramitan finalmente muchos de los CONPES, de los CONFIS que hoy permite tener un contrato que podemos discutir en la mañana de hoy.

Pero tengo que ir más adelante, la señora Alcaldesa de Bogotá lidera un muy importante plan de movilidad multimodal, habla de la necesidad de integrar los cables, habla de la necesidad de integrar TransMilenio, habla de la necesidad de modernizar

el sistema integrado de transporte, se conecta con una muy importante solicitud de los ciudadanos de lograr luchar contra el cambio climático y avanza importantemente en la renovación de la flota que hoy pensamos o queremos pueda llegar en su totalidad a ser digamos amigable con el medio ambiente.

Eso para este ejercicio pues es muy importante, porque acá hay un principio que el otro día en un programa de radio donde estaba la doctora Lucía Bastidas y el exalcalde Lucho Garzón, decíamos con claridad, acá no se trata de establecer una u otra responsabilidad política en el pasado, acá lo que se trata es de entender que finalmente estamos en un momento que hemos todos querido y que vale la pena lograr sacar adelante.

Entonces, si usted le suma a esa historia, a la historia de los CONPES, donde el primero se produjo en el 2017, 3 de ellos posteriormente en el 2018, finalmente los que la anterior administración terminó de expedir, y le suma a eso la historia de los acuerdos del Consejo de Bogotá, pues termina entendiendo que este es un tema creo yo sobre diagnosticado y es un tema que requiere pues, más allá de los estudios técnicos con los cuales hoy se toman las decisiones, avanzar en el proceso.

¿Por qué nace el debate? El debate nace evidentemente por recientes declaraciones del señor Presidente Petro, cuando dice sobre la Primera Línea del Metro sugiero o quiero hacer unos cambios para subterranizar un tramo y en ese momento, con razón se prenden las alarmas de los medios de comunicación, de los miembros de la corporación distrital como es el Consejo de Bogotá, del Congreso, de muchos otros.

Porque esa declaración en un sistema presidencialista, como seguramente pasa en otros, pues genera un ruido de tal magnitud que inmediatamente todos empezamos a hacer cábalas, cábalas económicas, cábalas financieras, cábalas políticas y, por supuesto, cábalas de futuro de ciudad.

Y después de que el Presidente Petro da sus declaraciones, el señor Ministro y la señora Alcaldesa tienen un par de reuniones, creo yo porque desconozco la intimidad de las mismas, donde se comienza a hablar de la necesidad de darle tranquilidad a la ciudad.

Hoy estamos en este recinto, un recinto de origen, por supuesto, político por tres razones fundamentales, primero porque acá se dan los debates políticos, segundo porque si esas decisiones se toman y ya hablaremos de ello, pues mucho tendrá que ver el Congreso en lo que hace referencia a los temas presupuestales y, tercero porque evidentemente yo sería, tal vez, uno de los ciudadanos más felices y seguramente todos, si hoy nos vamos con un mensaje de tranquilidad.

Exactamente, yo suspendo ya si quiere, y ya como digo me voy feliz y me voy viviendo sabrosos si usted me da esa buena noticia Ministro, eso no tiene que ver con la discusión del Ministerio de la Igualdad, de eso hablamos el lunes doctor

Alexander, gracias Ministro, valoro mucho de parte suya esa buena nota de estar acá hoy de verdad, lo propio Alcaldesa y señor Viceministro.

De verdad, yo traigo después de esta breve introducción simplemente tres puntos, un punto que hace referencia a los riesgos contractuales, otro punto que hace referencia a los riesgos presupuestales y un tercer punto que hace referencia a algo muy importante que todos como país más allá de la posición política que tenemos es los riesgos reputacionales.

Y arranco casi que por el final, el Banco Interamericano de Desarrollo, el Banco Mundial, el Banco Europeo, hacen parte, no de la financiación del sistema que estamos discutiendo, hacen parte nada más y nada menos que las autorizaciones que en su momento todo el proceso contractual se desarrolló para tener no solo transparencia, sino adicionalmente para tener eficiencia.

¿Qué quiero decir? Que este proceso fue acompañado de una serie de actores que permitieron que hoy existiera, y esos validadores, tres bancos internacionales más un Gobierno pues tienen de alguna u otra manera preocupaciones creadas por las diferentes declaraciones dadas, eso para los mercados es complejo.

Pero más aún, Colombia tiene a través del Ministro de Hacienda pues una serie de responsabilidades adquiridas como país y obviamente eso implica una responsabilidad muy grande a la hora de tomar determinaciones no solamente sobre el futuro fiscal, sino adicionalmente sobre el prestigio que la Nación tiene en los mercados internacionales.

Este tercer punto que yo llamo de prestigio internacional, tiene mucho que ver con la credibilidad que nuestro país le puede brindar a una serie de actores que han sido pieza fundamental de este avance, y no tenerlo presente pues puede generar dificultades, palabras más, palabras menos y lo digo con afecto, pero lo digo con contundencia, lo que se generó con este ruido, es muy parecido a lo que se ha generado con el ruido de otros funcionarios dando declaraciones que terminan generando unos altísimos costos para el país.

Si se quiere discutir sobre temas tan sensibles como es el cambio del diseño de una obra, pues bien vale la pena tratar de hacerlo de manera inicial, por supuesto, y ojalá de manera privada de tal forma que se eviten estos tires y estos afloje.

En segundo lugar, los temas jurídicos, yo junto con mi equipo nos dimos a la tarea de revisar no solamente el contrato, las cláusulas, sino adicionalmente muchos de los documentos que antecedieron a la firma de ese documento, y es muy importante entender querido Concejal Samuel Arrieta, que el mismo contrato increíblemente previo las disputas políticas y lo previó básicamente porque señala con contundencia que la única autoridad que podría solicitar algún tipo de modificación es el interventor.

Y al serlo tiene obviamente el contratista la responsabilidad de señalar ¿cuáles son los costos adicionales que se generarían por esa solicitud para tomar la determinación en conjunto?, como también el mismo contrato previó que, ante esos cambios, esas demoras generarían un sistema de multas muy complejo que solamente asumiría el contratista.

O sea que el contratista hoy debe estar pensando con la calculadora al lado cualquier requerimiento que le hace el señor Ministro, la señora Alcaldesa, o el interventor, porque eso efectivamente le puede generar un impacto no solamente contractual, sino financiero muy complejo.

Y en tercer lugar, los temas financieros, el contrato señala con mucha claridad que evidentemente hay una responsabilidad muy grande en lo que hace referencia en los adicionales, y acá quiero traer a colación una carta que agradezco mucho, eso sí señor Viceministro la hubiera valorado más si me hubiera llegado anoche, me llegó hasta esta mañana muy temprano, pero la valoro igual, del señor Viceministro de Hacienda, que con contundencia dice lo siguiente: para que yo no me vaya a equivocar en las palabras permítame señor Presidente entrecomillar y leer este párrafo.

El convenio de cofinanciación en su cláusula 2.2 “aporte a la Nación” establece que la Nación no asumirá ninguna obligación de pago que implique: uno, desembolsos superiores a los pactados para la Nación en la presente cláusula o dos la financiación de un componente del proyecto que no se encuentre dentro de los componentes elegibles, y continúa el señor Viceministro; por su parte la cláusula tres “diferencia entre el valor de los aportes y el valor final del proyecto, define que los aportes del distrito corresponderán por lo menos al monto total estipulado en la cláusula 2.3 del presente convenio”. Y subrayó fuera de texto, cualquier costo adicional del proyecto por cualquier concepto deberá ser asumido por el distrito.

Yo creo que esta comunicación muy breve, muy técnica y adicionalmente muy oportuna, señala con claridad que la modificación del contrato tendría evidentemente unos impactos fiscales que la Nación no asumiría, pese a que la solicitud de modificación nació en la Nación, nació en cabeza del señor Presidente, la pregunta es, los señores Concejales aprobaron unos cupos de endeudamiento, ¿para qué? Para cofinanciar precisamente esa obra y esos cupos de endeudamiento, me corregirán ellos y la señora alcaldesa, tienen montos específicos que no podrían aumentarse, motivo por el cual si sobre la primera línea llega a haber una modificación según esta comunicación, será el distrito quien la tendría que financiar, ¿producto de qué? producto de los impuestos que pagan los bogotanos.

Bienvenida querida Representante Carolina Arbeláez, podrían pagarlos, pero no deben, este tema entonces tiene una importancia grande porque más allá de los cálculos que han hecho los expertos y que ascienden, dicen ellos, a un monto de 5.5 billones de

pesos que le costaría al fisco nacional subterranizar ese pedazo de la obra, pues tendría una connotación muy importante de determinar en el entendido que los recursos no saldrían de la Nación debido a lo que establece el convenio, y más aún debido a lo que contesta al Congreso el señor Viceministro, si no sería responsabilidad del Distrito que no tiene claramente esos recursos.

Y voy cerrando con lo siguiente Presidente, dos consideraciones, una de tipo político, el doctor Guillermo Reyes me dijo hace unos días, doctor Samuel y doctora Lucía, cuando instalamos el bloque parlamentario, que todos los ciudadanos hacíamos política permanentemente, hablamos políticamente y acojo sus palabras porque evidentemente acá de por medio hay una decisión política.

Y hay una decisión política que está generando una controversia, sin la Nación, (xxxx) recursos, si el distrito no tiene como asumir esos recursos, ¿de dónde... (no se entiende el audio) ¿por qué en el Senado las intervenciones son tan cortas?

Le decía yo que cuando somos tantos en esta Comisión y sobre todo con tantos temas, nos toca acortar para poder evacuar la totalidad de la agenda, pero no me demoró más de cuatro Presidente para cerrar, será que allá hablan mucho y acá hablamos poco, el doctor Alexander a mí siempre me ha garantizado el derecho a la palabra, así que lo agradezco.

Presidente y colegas que están conectados en este momento, muchos de ellos con interés de participar también, insisto que cualquier tipo, no por el tema particular de la Caracas, sino cualquier tipo de modificación, en este sentido debe ser un tema de análisis y de profunda seriedad y cuidado.

Presidente, el debate del día de hoy tenía este interés y esta intención, pero adicionalmente tenía otro, que es con lo que yo comencé, cuando los países y, particularmente, cuando las ciudades quieren lograr unidad, quieren lograr desarrollo, quieren lograr algo tan importante con mucho orgullo buscan hitos, y buscan hitos muchas veces urbanísticos, muchos ejemplos hay en el mundo no los voy a mencionar, el Metro para Bogotá se ha convertido en un hito, y en un hito que lamentablemente solamente vemos en renders.

Por mi vida pasada la tecnología ha sido pieza esencial, no solamente del desarrollo académico sino adicionalmente ver cómo ayuda a que las cosas pasen más fáciles, que importante superadas las disputas políticas que espero se superen, que importante superadas las disputas financieras que están superadas, que tengamos presente que es muy importante que la ciudadanía en general entienda cómo va a ser el avance de un proceso tan importante como este.

Yo estoy absolutamente convencido que cualquier ciudadano y creo que alguna firma encuestadora lo preguntó hace unos días, cualquier ciudadano que se le pregunte sobre el Metro, va a decir queremos que sea una realidad, queremos que sea un hecho,

sí, en algunas condiciones unas líneas, en algunas condiciones otras líneas, pero finalmente queremos que sea una realidad.

Pero más allá de eso, lo que vivió Bogotá y lo que vivió el país en los últimos años atravesando una pandemia, pues generó una serie de incertidumbres y una serie de dificultades, que yo no digo que todas se van a superar ni más faltaba, con una construcción de semejante magnitud, pero si vamos a tener algo que nos va a permitir soñar entre todos y que nos va a permitir pensar en construir entre todos.

Porque cuando lo tengamos vamos a querer tener más, y allí es donde yo creo que las improntas políticas que las entiendo, y que en muchos casos las comparto, pues van a tener espacio suficiente para poderse dejar y para poder permanecer.

Hoy ya lo dijo el Ministro, espero que sea así, yo particularmente y lo digo con total claridad y sin apasionamiento alguno, ciento que si logramos transmitir consensos en este tema, vamos a desactivar de alguna u otra manera una bomba grande de pesimismo, una bomba de pesimismo que le rodea a la ciudadanía en torno ¿a quién? No en torno al vecino, no en torno al amigo, sino en torno a quienes toman las decisiones, a quienes tomamos las decisiones.

Hablamos de muchos temas de cambio, uno de ellos siento yo va a ser esencial para lograr que esos procesos de acuerdo salgan adelante, Presidente muchas gracias a usted, a todos los que nos están acompañando en este debate, y sigo muy juiciosamente las instrucciones que usted dé respecto a la continuidad del mismo.

La Presidencia concede el uso de la palabra a los honorables Congresistas.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador Miguel Uribe Turbay:

Gracias Presidente, yo le pido que mientras saludo esos números cuente porque quisiera primero saludarlo muy especialmente a usted Presidente, a la Secretaria, al Ministro, a la Alcaldesa, al Viceministro Hacienda y el Subdirector de Planeación que además tiene una doble connotación, ha participado en la Alcaldía de Bogotá durante años, así que probablemente es una de las pocas personas que tiene la memoria histórica sobre este proyecto, pero además nos acompañó cuando estuvimos con el Alcalde Enrique Peñalosa, como Subsecretario de la Secretaría de Hacienda y posteriormente también continuó con la administración de la Alcaldesa Claudia López.

Saludo muy especialmente a todos los Senadores de la Comisión Primera y especialmente al citante, David, creo que es fundamental este debate, y yo coincido con que busquemos consensos, pero que eso no nos lleve a renunciar al derecho que tenemos los bogotanos de exigir que no se metan con el Metro, porque no podemos permitir que este Gobierno por un criterio político ponga en riesgo este proyecto.

A los Concejales, Lucía, Samuel, un saludo especial y, por supuesto, a la Representante Carolina, yo quisiera comenzar diciendo que lo advertimos en campaña advertimos que si Gustavo Petro ganaba, iba a poner en riesgo este proyecto, por lo menos lo intentará, y mire usted la paradoja de la vida Alcaldesa, aquí estamos juntos defendiendo este proyecto, yo creo que eso lo que se merece Bogotá, que no importa en qué sector político estemos, defendamos la Primera Línea del Metro.

Que no es de Peñalosa que la contrató, que no es de Claudia López que hoy le está ejecutando, que no es del próximo alcalde que continuará su ejecución y que probablemente tampoco será del siguiente que será quien la entregue, es el Metro de Bogotá.

Y además yo celebro como incluso lo dijimos todos en la campaña a la Alcaldía, el Metro tiene que seguir y celebró que el Gobierno anterior de Iván Duque se haya comprometido con la segunda línea del Metro y ese es el camino, y hay que trabajar no solo en la segunda, sino en la tercera y pensar que Bogotá debe cumplir el sueño de tener el Metro que se merece.

Pero entonces yo ahora si quiero entrar a complementar la historia que David planteó, y es una historia que comienza cuando yo llego al Consejo y cuando Gustavo Petro fue alcalde, Samuel Moreno había aprobado y recordará bien mi amigo Antonio Sanguino un cupo de endeudamiento de 800.000 millones para la Primera Línea del Metro, el primer proyecto de acuerdo que Gustavo Petro presentó fue para modificar ese cupo de endeudamiento y desviar los recursos para el tranvía de la séptima, tranvía que además fue completamente criticado por los expertos de movilidad en su momento.

Con esfuerzo logramos proteger ese cupo que fue fundamental para el proceso que vino más adelante, y Gustavo Petro se empeñó en hacer Metro subterráneo, cosa que además es legítima, eso no se cuestiona, pero lo que es evidente es que el Gobierno nacional de aquel entonces, que es dueño del 70 % del proyecto, y eso el Gobierno de Juan Manuel Santos nunca le aprobó el CONFIS, porque si bien tuvo el CONPES nunca el CONFIS precisamente porque el costo-beneficio nunca dio, porque el metro subterráneo no daba la posibilidad para que el Gobierno ni la Alcaldía se comprometiera fiscalmente.

Particularmente no solo no era sostenible financieramente, sino particularmente ponía en riesgo su construcción, que de eso hablaré ahora cuando hablemos de porque debe ser elevado y no subterráneo particularmente en el tramo de la Caracas.

Cuando llega Enrique Peñalosa, Enrique Peñalosa con el compromiso absoluto de seguir con el Metro, plantea con SISTRA un estudio en donde el Gobierno nacional pide unas canastas de movilidad, es decir que trazados de la línea Metro, con que troncales complementarias de TransMilenio

podían permitir que fuera sostenible el proyecto, y si debía ser subterráneo o elevado.

Para hacer corta la historia, esta discusión que debe ser técnica y no política Ministro como usted bien la abordado, es precisamente lo que dice el estudio de SISTRA de aquel entonces que el mejor trazado era el que viene del suroccidente y complementa por la Caracas hasta las 72, diferente al que Gustavo Petro había dejado por la 11 hasta las 100 con 11, y adicionalmente plantea unas troncales complementarias y particularmente dice que debe ser elevado.

Ahí arranca ya también lo dijo el Senador David Luna, arrancó un acompañamiento no solo internacional, tres bancos internacionales, entre esos el Banco Mundial y BID dan la cofinanciación necesaria para sacar adelante este proyecto, precisamente porque garantizaba dos cosas, la posibilidad de ser construido con un menor riesgo de sobrecostos, y segundo la sostenibilidad en su funcionamiento, que muchas veces nosotros hablamos de la infraestructura, de lo que costaría hacer la infraestructura y se nos olvida la necesidad de mantener la sostenibilidad a largo plazo de su operación.

Y ¿por qué es importante? Porque al final eso es lo que afecta el bolsillo de los ciudadanos, entonces, arranca con el Gobierno de Juan Manuel Santos, después se mantienen los compromisos con el Gobierno de Iván Duque, e Iván Duque contribuye en la propuesta de la nueva administración distrital en complementar el Metro con la segunda línea que era además la línea natural por decirlo de alguna manera es la primera línea extendida, pero evidentemente la llamamos hoy la segunda línea y ¿por qué mencionó todo esto?

Porque la discusión que hoy quiere plantear, Gustavo Petro, ya la dimos durante años, entonces, ahora ¿por qué es que es elevado y no subterráneo? No es un capricho, bueno podríamos solo remitirnos al fin de semana pasado en la inundación que vimos en Bogotá, saben ustedes que más gastaría electricidad el Metro Bogotá si fuera subterráneo en bombeo de agua que en cualquier otra cosa, es decir por la condición de la ciudad y particularmente en la Caracas, sería prácticamente imposible mantener la sostenibilidad fiscal o financiera del proyecto.

Ahora, segundo el tramo de la Caracas es el tramo que de acuerdo a los estudios decían que era imposible hacer subterráneo, es decir si esta discusión fuera por lo menos del tramo suroccidental uno pensaría que por lo menos es posible porque en ese tramo el suelo permite meter tuneladora, en el tramo de la Caracas no, porque la modalidad que hay que usar es a cielo abierto.

¿Qué quiere decir eso? Hay que hacer unos huecos de 37 m de profundidad o más, es abrir una brecha que además hoy no tenemos la capacidad, lo puede decir ahora la alcaldesa si tenemos o no la garantía de saber ¿cómo son esos planos del subsuelo en ese tramo en Bogotá?, entonces, el sobrecosto,

imagínese si no fueron capaces tres alcaldes en entregar el deprimido de la 94, imagínese lo que sería con subterranizar ese tramo.

Ahora sobra decir que quien entregó el deprimido fue Enrique Peñalosa por si acaso, ese no lo incluyen esos tres alcaldes, ahora volviendo al tema ¿cuál es el efecto de hacerlo subterráneo? Asumamos que el Gobierno se empeñará en obligar a la Alcaldía de Bogotá a hacerlo subterráneo, ya David Luna leyó la respuesta tardía pero la respuesta el Ministro de Hacienda, si hay sobrecostos no ponemos la plata, de modo que toma la decisión de subterranizarlo pero la plata la tiene que pagar Bogotá.

Y yo quisiera que hoy la alcaldesa nos dijera ¿cuánta plata tiene entonces para asumir los sobrecostos de ese proyecto?, por ejemplo, pero además tenemos un problema alcaldesa que yo quisiera saber usted lo respondió las preguntas, pero creo que se queda todavía la pregunta de ¿qué hacer y es la volatilidad de la TRM? Alcaldesa, ¿qué vamos a hacer? ¿Cómo vamos a financiar? Sí entiendo que solamente hay créditos en dólares por 1600 millones, alcaldesa, ¿y el resto?

Eso quiere decir que la volatilidad que hoy está teniendo la TRM, es decir el dólar, la devaluación en Colombia, sí afectan los proyectos de movilidad, y esto es un llamado a los colombianos y al Congreso, que tenemos una responsabilidad enorme, mientras más incertidumbre y desconfianza allá en Colombia más afecta la posibilidad de tener obras de infraestructura, y usted Ministro va a tener que asumir ese costo, porque usted que habla con inversionistas todo el día sabe hombre querrán trabajar en infraestructura en el país, pero si hoy arranca con una tasa de dólar a 5000 y mañana podrían llegar a tener que hacer del proyecto a una tasa de 6000, pues ningún proyecto es viable.

Me preocupa, por ejemplo, que la licitación del cable de San Cristóbal, por ejemplo, quedó desierta, en buena parte se especula que es porque hoy hay miedo alrededor de las inversiones en un país donde hay un contexto adverso a la empresa privada y, donde no hay mensajes claros para los inversionistas y la inversión extranjera que en buena parte es la que financia estas megaobras.

Frente al estudio que han planteado Ministro, yo podría jurar aquí David, Carolina, compañeros, ciudadanos, el Metro se va a hacer como lo contrató Enrique Peñalosa, esto es un capricho de Gustavo Petro para darle contentillo a sus electores, el Metro se va a hacer como está, pero entonces no nos hagan perder tiempo, además ese cuentico del estudio para el 8 de enero es mentira, primero no se contrata un nuevo estudio, no se paga un nuevo estudio, no, lo que le están pidiendo es que al concesionario Chino medio revise cifras, y hagan una proyección para justificar que no se puede hacer.

Entonces, eso realmente es un cuento chimbo, y yo creo que aquí nos merecemos el Metro, yo creo que a la alcaldesa le interesa avanzar lo más rápido con el

Metro, a nosotros los bogotanos y a los congresistas nos interesa que avance el Metro, entonces, yo creo que ojalá destapáramos las cartas y tomáramos una decisión mucho más rápido, no esperar hasta ningún 8 de enero, apoya la construcción del proyecto y yo quiero decir lo que le dije a usted en privado Ministro, se lo dije en privado, yo a usted lo respeto, le tengo aprecio personal, lo conozco hace años, creo en su capacidad, creo que está conociendo un sector, pero que creo que tiene todas las habilidades para liderarlo.

Y además estoy convencido de que ese capricho no es suyo, entiendo a que usted le toca bailar con la más fea, le toca hacerle caso al señor que tiene el jefe, pero le agradezco que sea usted el puente de comunicación para llevar a buen término este proyecto, que sin duda estoy seguro de que usted también quiere que se haga y con esto quiero terminar aprovechando la oportunidad de tenerlo a usted aquí a 2 metros, Ministro de Transporte.

Necesitamos y quiero pedirle que generosamente me ayude a compartir la información sobre dos obras puntuales que le quiero pedir priorice usted en su agenda, primero el puente Mariano Ospina Pérez que conecta, muy bien ahora me lo dice usted aquí gracias, el puente Mariano Ospina Pérez que comunica Flandes con Giraldo, necesitamos un puente que se construyó en 1950, que ha estado en mantenimiento más de 17 años, que se hizo un estudio de ingeniería, que se cerró durante meses, parcialmente está habilitado y necesitamos un nuevo puente, un puente urbano, moderno, y necesitamos su compromiso porque necesitamos particularmente que los efectos negativos que están viviendo los girardoteños, los amigos de Flandes y en general los cundinamarqueses, pues tienen que resolverse.

Y lo segundo es que afortunadamente la Gobernación de Cundinamarca adjudicó la rehabilitación y el mejoramiento de la troncal de Rionegro Ministro, probablemente usted también la tiene en el radar, esta es una vía fundamental entre Zipaquirá, Pacho y La Palma, y beneficia a más de 150.000 cundinamarqueses en Pacho, La Palma, Yacopí, Caparrapí, Palma, La Peña, entre otros.

Yo le quiero pedir a usted, que es una inversión de más de 90.000 millones que nos haga partícipes de los informes de seguimiento, yo se los pediré formalmente, pero evidentemente queremos acompañar y desde mi equipo le daremos seguimiento a estas dos obras.

Y término con esto David, quiero proponer, estoy radicando en este momento la proposición para que se haga la Comisión accidental de seguimiento al proyecto Metro, en donde quisiera que como ya lo habíamos hablado particularmente con David se haga una comisión y quisiera proponer que este, David Luna, Angélica Lozano, Alejandro Chacón y yo, se la voy a poner para que este aquí en consideración y creemos esta subcomisión de acompañamiento a este proyecto tan importante.

Gracias Presidente y gracias a los compañeros de la Comisión Primera por permitirme participar en este debate.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la honorable Representante Adriana Carolina Arbeláez Giraldo:

Gracias Presidente por la generosidad en el tiempo, espero no tener que demorarme tanto tiempo, simplemente agradecerle al Senador David Luna por esta iniciativa, de traer este debate tan importante para Bogotá, para una obra de infraestructura que yo creo que es una de las obras más importantes de los últimos tiempos para Bogotá y que, por supuesto, lo hemos dicho en todos los contextos y en todos los lugares donde hemos hecho presencia como la Comisión, y es que esta obra y todas las obras de Bogotá, en materia de infraestructura que, además, conectan a Bogotá con la región no tienen color político.

Y por eso en medio de todas las diferencias que yo he podido tener desde el Consejo y lo crítica que he podido ser en algunos momentos pues hoy nos une este importante debate, hoy nos unen las obras de infraestructura de Bogotá hoy nos unen las obras de movilidad y, por supuesto, la calidad de vida de los bogotanos.

Decirles y agradecerles, veo que aquí pues tenemos siete exconcejales de Bogotá presentes, hoy desde diferentes roles, Senadores, Representantes a la Cámara, y, por supuesto, los dos concejales que hoy nos acompañan y que hacen parte de una comisión y que quisiera contarle lo que hemos hecho con esta Comisión Accidental.

Una Comisión Accidental que creamos desde la Cámara de Representantes con Representantes de Bogotá, con Concejales de Bogotá también quienes también crearon una comisión accidental y que hemos venido sesionando en varios espacios, el primero fue una reunión que hicimos con la Empresa Metro donde nos explicaron esos avances de la obra, es mentira que no se hayan hecho inversiones en esta obra, por supuesto, que se han hecho y hay unos avances muy importantes que yo quisiera poner en contexto.

El primero es casi el 80 % de la etapa de prefactibilidad de este proyecto, o sea el 80 % de esa primera fase está avanzado hoy en la obra Metro, también el 53 % de la obra del patio taller que avanza, no se Alcaldesa usted me corregirá las cifras ahora, pero estas son las cifras que tenemos por parte de la Comisión, también casi el 80 % de gestión predial, 1400 predios que se han comprado alrededor de donde se tiene que hacer esta obra.

Entonces ¿dónde van a quedar todos estos recursos invertidos? Si ahora por un capricho del Gobierno de turno, pues quieren volver al debate de si la obra debe ser subterránea en este tramo que están planteando que es el de la Caracas, muy complejo, tuvimos la oportunidad como Comisión de estar reunidos con el consorcio del Metro y nos

dejaron muy claro que no había recursos para hacer estudios de detalle.

Por supuesto que esto tiene un costo, un costo que no pueda asumir Bogotá porque no tienen los recursos, que no puede asumir la Empresa Metro, pero que tampoco puede asumir la Nación, porque pues nos acaban de clavar una reforma tributaria de 20 billones de pesos y, entonces, pues estar planteando unas modificaciones que podrían estar costando alrededor de casi 6 billones de pesos, yo creo que es una irresponsabilidad con los colombianos, y más, poniendo en riesgo, por supuesto, esa segunda fase del Metro que es tan importante que yo celebro que la alcaldesa haya sacado adelante, por supuesto, con el Gobierno anterior que es esa segunda línea del Metro subterránea que hoy ya está planteada y que tiene un CONPES, por supuesto, asignado.

Entonces, celebrar Senador Luna, me alegra que pues hoy se pueda dejar conformada esa comisión accidental en el Senado de la República y que podamos entre todos formar un bloque con varios congresistas, bienvenidos, veo que el Senador Alejandro Chacón se quiere sumar a esa causa de Bogotá, cosa que me alegra muchísimo, de defender esta importante obra y que lo podamos hacer con los Concejales de Bogotá, con los Representantes a la Cámara, y con los Senadores y que usted entienda Ministro que aquí hay un grupo de sectores políticos, de todos los partidos, que vamos a defender esta obra para que se cumpla el cronograma establecido, para que se cumpla con las obligaciones del contrato, porque quedó muy claro, también, en esa reunión que adelantamos con el Consorcio Chino, que no hay posibilidad de que hoy el contratista que es ese consorcio pueda cambiar las obligaciones de su contrato.

¿Por qué? Porque eso primero pues tendría que incurrir en unas multas a las cuales veo que el consorcio no está dispuesto a pagar, y que no hay claridad de quién tendría que pagar este capricho, no lo veo tan fácil, culminó, concluyó contándoles que estamos convocando a un espacio académico donde queremos con la Asociación de Ingenieros y también con la academia, con las diferentes universidades y con sus facultades de ingeniería, adelantar un proceso de estudios de esta posibilidad de que se hiciera una línea, en la Caracas, subterránea.

Cosa que debido a que el Metro no tiene recursos para poder avanzar en un estudio como este, tampoco lo tiene el consorcio, que bueno sería que nosotros pudiéramos tener la visión de la academia, la visión de esas escuelas de ingeniería donde también nos pudieran decir ¿cuánto le podría costar eso los colombianos? y ¿cuánto en términos de tiempo podría atrasar una obra tan importante?

Y por último señor Ministro, yo sí quisiera ponerle aquí unos temas muy importantes para Bogotá que debe ser prioridad para este Gobierno y que ojalá así lo sean, no solamente es la obra del Metro, tenemos esa segunda línea del Metro que estamos esperando los bogotanos, 80 años llevamos en esta discusión

de poder tener un Metro, pero también es la Calle 13 Alcaldesa, también en la Autopista Norte, también es la Longitudinal de Oriente, también son varias obras de infraestructura que necesitamos el apoyo este Gobierno nacional para poder sacar adelante las obras de movilidad para Bogotá y todos los bogotanos.

Mire, esta es una ciudad que los recoge a todos, esta es una ciudad que aquí habitan muchos de ustedes y que, por supuesto, recoge y abraza gente de todas las regiones, que bueno sería que en estos temas de las obras de Bogotá nos pudiéramos unir no solamente los Congresistas de Bogotá, sino también todo el Congreso de la República.

Mil gracias Presidente, no se también ahorita si se inscribe nuestro coordinador también del Consejo de Bogotá quien sería importante que pudiera hablar.

Gracias.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador Ariel Fernando Ávila Martínez:

Gracias Presidente, omito los saludos señor Ministro, señora alcaldesa, Vicepresidenta de la ANI y demás compañeros y compañeras y personas que están aquí Concejales y Concejales de Bogotá.

Yo creo que voy a hablar en nombre de un gran sector del partido mío, pero además creo que es un gran sector de la ciudadanía bogotana, hemos construido en Bogotá y el Consejo de Bogotá aprobó uno de los planes más ambiciosos de movilidad para Bogotá en el plan de ordenamiento territorial, eso incluye entre otras cosas obviamente la Primera Línea del Metro, la segunda línea del Metro, el Regiotran del Norte, la Calle 13, hasta la tercera línea del Metro desde Soacha.

Y para mí, me parece que hemos logrado articular un modelo de movilidad sostenible para la ciudad, lo segundo, estamos en medio de una crisis y hoy las obras de la Primera Línea del Metro, me corrige señora alcaldesa, dan más o menos 4.500 empleos ya, y en la parte fundamental de esto van a ser más de 17.000 empleos en medio de una crisis económica, eso es empleo para la ciudad.

El fin de semana estuve recorriendo en los diálogos regionales a Bogotá, y claro hay una incomodidad porque casi toda la ciudad está en obras como toda la 68, pero también, eso da mucho empleo a la gente en esta crisis económica.

Entonces, primer punto, Metro ya, y necesitamos el Metro primera línea y segunda línea, Regiotran del Norte, Calle 13; dos, también en mi oficina estudio los documentos que dejó Gustavo Petro siendo alcalde, Enrique Peñalosa, los actuales de la alcaldesa, y yo sí creo y esto es un mensaje señor Ministro, que nosotros no podemos ser tan miserables como fue Enrique Peñalosa, de haber desconocido unos estudios, y yo sí creo que nosotros tenemos que cumplirle a la ciudad.

Yo también quiero el Metro subterráneo, pero la primera línea no se pudo, es triste, porque

así es el señor Peñalosa, así fue durante toda su administración, oídos sordos, bien, nosotros no podemos ser iguales, entonces, necesitamos la primera línea, si llega a haber la posibilidad de que el Metro en el tramo de la Caracas sea subterráneo me gusta, pero le pido una cosa señor Ministro, que no sea quitándole plata a la segunda línea del Metro.

Porque ustedes vayan a Suba, vayan a Engativá, la tragedia que es salir de Suba un sábado, un día en hora pico, ¡por Dios! eso es la gente hora y media en un bus, en un TransMilenio, en lo que sea, entonces, yo digo sí a la primera y segunda línea del Metro, y si vamos a hacer un tema subterráneo que no sea quitándole plata a la segunda línea.

Tercero, tenemos la posibilidad de una muy buena comunicación entre el Gobierno Distrital y el Gobierno nacional, entonces, lo que podemos hacer es una serie de acuerdos como lo que han venido haciendo, pero no mandar tanto mensaje complicado a la opinión pública, que sí, que no, que lo detenemos, que tal vez, que miremos en enero, lleguemos a un acuerdo conjunto y nosotros participamos como bancada de Bogotá. Pero lleguemos a un acuerdo conjunto de que sí vamos a echar esto para adelante, no lo vamos a detener, y que esta primera fase de la primera línea la vamos a construir.

Cuarto, esto es un tema de sostenibilidad ambiental para la ciudad, y sostenibilidad para la movilidad de la ciudad, gran parte de todo nuestro sistema de transporte en TransMilenio está colapsado, necesitamos el Metro para poder hacer esto un sistema sostenible, y gran parte de hecho de las percepciones de inseguridad se dan en gran parte por nuestro sistema de movilidad.

Entonces nosotros aquí acelerando, pudiendo cumplir la Primera Línea del Metro, la segunda, vamos a mejorar ambientalmente la ciudad, vamos a mejorar la seguridad de la ciudad, o sea vamos a hacer un gran proyecto para toda la ciudad, que seguramente le corresponderá al próximo alcalde o alcaldesa de esta ciudad y que esperamos que cumpla, entonces, yo aquí lo que veo es un gran beneficio que vamos a tener en temas de movilidad y ambiental.

Quinto, la pregunta que queda señor Ministro y señora Alcaldesa es, después de la rueda de prensa de ustedes y lo que nos van a comunicar en enero, sobre el tramo subterráneo si es, o no, ¿cuánto valdría?, claro hay un tema de la plata que yo vuelvo y repito que no sea quitándole plata a la segunda línea del Metro, al Regiotran del Norte, y si la Nación lo quiera aportar bienvenido porque eso ayuda mucho a la ciudad estoy de acuerdo.

Pero sí con lo que nos van a entregar tendríamos la capacidad de decir financiera y por estudios técnicos de que esos viable o no, digamos porque lo que no puede ser es que nos digan si, pero falta hacer otros estudios que van a estar en julio, y así nos vamos, y la segunda línea es subterránea como la quiere el señor Presidente, como la queremos todos, como la quiero yo, e intentan un poco, entonces, es el detalle

de eso que nos entregan en enero ¿qué va a hacer? ¿Qué es? ¿Hasta dónde vamos a llegar?

Bien, el último tema es el siguiente, el Senador David Luna lo dijo muy bien sobre el síndrome de Adán que tenemos en la política colombiana, y que para nosotros es mucho más viable construir sobre lo construido, y que claro, cada Gobierno quisiera tener su impronta, su marca de lo que fue la infraestructura, el tema político, y que por ende el metro subterráneo o no subterráneo pues es una impronta de un Gobierno o de una persona, digamos eso en política se entiende aunque no es lo deseable.

Pero el comentario político que es este final es, yo creo que no hay ningún bogotano bogotana que no quiera que su sistema de transporte mejore, yo creo que no hay ningún bogotano o bogotana que no quiera que el Metro ojalá funcionara ya, incluso Bogotá es tan resiliente que a pesar de toda la construcción de las obras que hay, la gente dice lo necesitamos, lo aguantamos, está bien, lo hacemos, pero que esto se termine.

Entonces parar esto, es aumentar los niveles de frustración de una gente que ha creído y que ha votado, le votó a Gustavo Petro por el Metro, le votó a Claudia López por el Metro, le votó a Peñalosa por el Metro con las diferencias, y que otra vez le digamos que no, es decir esto políticamente es una ciudad que ya está desesperada con los temas de movilidad, entonces, yo sí invito y resumo, queremos Metro ya.

Y quiero hablar por todos los bogotanos y bogotanas, queremos primera y segunda línea de Metro, yo quisiera que también fuera el tramo subterráneo de la Caracas, no sé si lo podemos, lo veo difícil, pero que si lo podemos hacer no sea quitándole plata a otras obras que tiene Bogotá como la segunda línea.

Mandarle un mensaje al bloque nuestro porque yo soy de la coalición de Gobierno, no podemos ser como Enrique Peñalosa de miserables, no podemos ser así, tenemos que ser un poco más decentes con esta ciudad.

Y lo cuarto, Bogotá está en obra, Bogotá necesita empleo, Bogotá necesita mejorar la seguridad, su sostenibilidad ambiental, entonces, yo le pido que le cumplamos a la ciudad, muchísimas gracias, ahora el Senador Chacón, Presidente, muchas gracias.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la honorable Senadora Angélica Lisbeth Lozano Correa:

Un gusto, solo lamento no haber coincidido contigo en el Senado, yo quiero hablarles de la única ciudad donde está operando hoy un Metro de Colombia y es Medellín, el Senador Germán Blanco es el único antioqueño de la Comisión y está conectado por Zoom y resulta que David Luna empezó su intervención mostrando que en 1942, el alcalde de la época de Bogotá, dijo Metro para Bogotá.

Pues resulta que en 1947, solo cinco años después en Medellín adoptaron algo que se llama

Plan Director de Medellín, y en 1947 Medellín dijo Metro, necesitamos Metro y en 1970 cogió forma la idea, y en 1979 constituyeron la Empresa Metro de Medellín y en 1984 contrataron el Metro de Medellín, y en 1995 la próxima semana el 30 de noviembre cumple años de operación, circulación, pasajeros llegando a su casa y a su trabajo montados en el Metro de Medellín, que de ahí empezó operación en 1995, Senador Samuel Arrieta.

Y acaban de adjudicar, lo vi en la cuenta del Ministerio de Transporte, la construcción del Metro de Medellín línea de la 80 a nivel, ¿qué tiene Medellín en su dirigencia política que no tenga Bogotá? Luna, los de Bogotá somos de Saturno, de Neptuno, de Venus, y los de Medellín si son del planeta Tierra que dicen y hacen, cinco años después de empezar, de Bogotá, la discusión, arrancaron ellos y ya van a estrenar la tercera, van a estrenar no, van a empezar a construir la Tercera Línea de Medellín.

Celebro, felicito a la dirigencia política de Medellín y a la ciudadanía de Medellín, los jefes de ellos, porque no importa el color, no importa el partido, no importa las confrontaciones y la competencia entre ellos, allá solo importa Medellín y Antioquia, y la calidad de vida.

Resulta que Medellín tiene un plan rector que ha trazado no una, ni dos líneas de Metro, 14 líneas de Metro. Entonces allá señora Viceministra ¿qué condición genética, intelectual o institucional existe en Antioquia y Medellín que no exista en Bogotá? Donde allá tienen un plan rector de 14 líneas de Metro, allá no es si llegó el Alcalde Ariel y llegó la Alcaldesa Mafe Rojas y dijo por arriba, por abajo, o en la mitad, Senador Samuel Arrieta, eso es una vulgaridad.

Allá ni usted, ni yo que tengo el honor de haber sido Concejal de Bogotá, se toman las decisiones así, al ojo, y de acuerdo al del turno, 1979 se constituyó la Empresa Metro, tiene las 14 líneas todas en prefactibilidad, señor Alexander López, compañero del Valle, las 14 líneas del Metro de Medellín están en prefactibilidad.

Y luego se sientan con el Ministerio de Transporte, de Hacienda, el DNP, la Gobernación de Antioquia, la Alcaldía de Medellín, el Consejo, la Asamblea y dicen el trazado que tiene cierre financiero, prioridad de carga de pasajeros, demanda, es pertinente priorizar es este y por eso es que la línea de la 80 la acaban de adjudicar.

Señor Ministro, ¿es un Metro subterráneo el de la línea del 80?, no, esa nivel, es a nivel Concejal Arrieta, y le quiero preguntar al Senador Germán Blanco que está conectado, ¿el Metro que circula, rueda y funciona de Medellín desde 1995 es subterráneo, es a nivel, alguien en este salón conoce Medellín y ha usado el Metro? Es elevado, yo hablo aquí con el Senador Roldán Liberal, con el Senador Blanco Conservador, con el Representante Carvalho Independiente y que hoy amaneció devuelto al partido, habló con Nicolás Echeverría hoy Senador que fue Concejal, Representante, gordito,

ambientalista, animalistas, querido Concejal Arrieta, hablar con la dirigencia política antioqueña del Congreso, oiga explíqueme lo del Metro es la maravilla Angélica.

Y la misma palabra la usa el Liberal, el Conservador, y el independiente, la Representante Luz Marina Múnera del Polo, berraca, aguerrida, porque allá están trabajando para la ciudad, para los ciudadanos, para las personas, y tienen una madurez política que ha brillado por su ausencia en Bogotá Colombia.

No hoy, no en el 2015, ni en el 2011, ni en 1998, es un sino lamentable de Bogotá Representante Forero, y yo si cuento la historia del Metro de Medellín porque la admiro, y porque eso no se dio de la nada, ni es de científicos de la NASA, es porque ciudadanos de Antioquia y Medellín, y dirigencia política de todos los partidos con todas las controversias, confrontaciones y competencias que tienen priorizan la sana inversión de los recursos públicos.

Porque Ministro de Transporte esa platica no la ponen solo los ciudadanos de Medellín, son recursos públicos que el Estado, la Nación completa más el esfuerzo local antioqueño y de Medellín, ha financiado ese admirable sistema de transporte multimodal donde, por supuesto, tienen buses, Metro liviano, tranvía, cables, bicicletas.

Eso es lo que necesita cualquier ciudad grande y, Bogotá resulta que es la única ciudad del mundo de este tamaño, de 8 millones de habitantes sin Metro, y yo comparto las palabras del Senador Ariel, y tenemos que dejar de hablar de Metro, tenemos que hacerlo, ayer la Corte Suprema de Justicia tomó una decisión sobre el condenado criminal exalcalde de Bogotá Samuel Moreno.

Lo único de las pocas cosas buenas que hizo fue ese proceso Metro, y lo empezó, y esa fue la primera piedra angular, sobre la que luego el Alcalde Petro trabajó, y luego, ya lo contó Ariel, el Alcalde Peñalosa echó para atrás y luego la alcaldesa que, por supuesto, no tiene esas malas mañas de echar para atrás lo que viene andando, pues ha avanzado que, sobra decir es plata pública, la pagan los impuestos de la secretaria Yuri usted, sus impuestos son los que están financiando ese Metro y la, subsecretaria Lucena.

Entonces, quiero señor Ministro, señor Viceministro de Hacienda, señor Subdirector de Planeación y señora Alcaldesa de Bogotá que nos digan; ¿se van a tirar el Metro? Le pregunto a las tres autoridades nacionales y a la señora Alcaldesa, está en ejecución la línea 1, el expresidente Duque al que le hicimos oposición dura y férrea en el Congreso, aquí estuvimos en la oposición, y resulta que ese señor funcionario y su gabinete, su Gobierno el anterior, suscribieron un acuerdo nacional con todo el conejo que le hizo Santos al Alcalde Petro, porque resulta que lo paladió, Senador Chacón, pero nos engañó a los bogotanos, nunca nos entregó... Entregó un cheque chimbo que aquí el entonces

Concejal Sanguino con esa habilidad que tiene para titular dijo ese es un cheque “chimbólico”.

Eso no fue un daño al Alcalde Petro, eso fue un daño a todos nosotros los bogotanos y a los colombianos, porque resulta, vi hace poco un meme que decía, tenía una nevera, como está haciendo tanto frío en Bogotá y decía ¿saben por qué dicen que Bogotá es la nevera? Que como mucho tiempo sobre todo le han dicho los costeños a Bogotá, pensando en el frío, porque es de puertas abiertas y aquí todos podemos crecer, desarrollar y comer.

Bogotá es la capital de todos los colombianos porque viven acá, y aquí encuentran trabajo, empleo, sueños, proyecto de vida, entonces, la pregunta es ¿se van a tirar el Metro? ¿Nos van a tumbar la línea 2? ¿Nos van a tumbar el Metro Suba y Engativá subterráneo? Que va a conectar, va a servir a 2 millones y medio de bogotanos, que viven en Suba y Engativá, que son habitantes, que son de todo el país, que viven allí, que conecta además con el occidente, con la sabana, con el norte, nos vamos a demorar y, vamos a desbaratar el Metro línea 1 en ejecución, que viene desde Bosa y Kennedy, que llega a la Caracas donde, termino con esto.

Luna, contaba para los televidentes que no viven en Bogotá, que es el sector de Chapinero, David Luna y yo tenemos en común entre otras cosas que en nuestra carrera política y nuestra vida está atada emocional y políticamente a Chapinero y comenzamos ambos nuestra carrera, entonces, la pregunta es simple, ¿nos van a dejar que Bogotá sea un adulto razonable que termine lo que empieza?, ¿Podemos imitar en una gótica a Medellín y aprenderles?

Y mientras ellos van para la línea tres, esa línea 1 de Medellín comenzó con 25 km, hoy ya opera en 34 km, ya está contratada la nueva línea, la defienden, Conservadores, Liberales, Independientes, de izquierda y de derecha, todos, Luz María Munera y Álvaro Uribe Vélez, con seguridad tienen en común la defensa y proyección del Metro de Medellín.

Invito a que por favor seamos adultos y hagamos lo mismo en Bogotá desde todos los rincones y en medio de todas nuestras competencias. Mil gracias.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la honorable Senadora Paloma Susana Valencia Laserna:

Muchísimas gracias Presidente, pues yo creo que este es un debate de fundamental importancia y le agradezco al Senador David Luna por haberlo convocado, porque me parece que representa de manera ideal lo que estamos sintiendo mucho sobre el Gobierno de Gustavo Petro, cuando ganó el Presidente Petro muchos nos preguntamos ¿quién iba a gobernar?, si va a gobernar el socialdemócrata que ganó o si por el contrario íbamos a estar gobernados por el radical que en otras ocasiones habíamos conocido.

Yo creo que cada vez más está dando sus señales este Gobierno no solamente de su radicalidad, de su demagogia, sino de un defecto que yo creo que

está saltando a la luz y que se refiere principalmente a la soberbia con la que actúa, y digo soberbia porque solamente un Gobierno soberbio es capaz de desconocer que colombianos antes que ellos han tratado de hacer las cosas, han estado trabajando y consolidando proyectos para sacar adelante este país.

Y solamente una persona soberbia que es incapaz de reconocer lo que otros líderes, otros ciudadanos, otras ideologías han hecho considera que la única manera de poder avanzar es destruir lo que ya hay, y es un caso que lo estamos viendo ya en muchos sectores y eso preocupa, porque entonces hablan de que quieren economía, pero no pueden, o no les gusta la economía que hay, atacan el sector de hidrocarburos, le ponen unos impuestos que lo van a dejar por fuera, prohíben la exploración de petróleo y de gas, nada tiene que ver con que Colombia no es emisor.

Pero entonces diga usted pues que se lo valen, pero después ustedes ya conocen lo que quieren hacer en términos de la salud y tampoco les gusta el sistema de salud, y construir un nuevo sistema de salud, pero para eso, por supuesto, hay que destruir lo que tenemos, ella inicia la tarea de quitarle 4.7 billones de pesos al aseguramiento buscando que las EPS fracasen, y sobre todo que pueda haber un avance significativo de la idea del cambio.

Y a eso súmele el sistema pensional, acabamos de conocer los famosos textos de borrador de la reforma pensional y también le van a quitar el 85 % de los ingresos a los fondos privados y los van a llevar a la ruina, de manera que van a reventar el sistema pensional también, pero me parece que lo del Metro sí que es claro.

Cuando hay un proyecto estructurado, cuando hay un proyecto contratado, un proyecto en el que ya se iniciaron no solamente las compras de predios, sino todo lo necesario para que el proyecto pueda empezar, entonces, dicen no, es que a nosotros no nos gusta ese proyecto, a nosotros nos gusta más el Metro subterráneo, eso es capricho, eso es soberbia, eso es no pensar en los bogotanos, en los colombianos, sino pensar en los caprichos del gobernante.

Yo creo que es altamente inconveniente, no solamente porque el Ministro como lo dijo en esa reunión este diciendo no, es que el Gobierno nacional asume el sobrecosto, el Senador Luna estaba explicando que no necesariamente el Gobierno va a asumir el sobrecosto, sino que terminará afectando a las finanzas de la ciudad, pero no es solamente eso, es porque generaron los sobrecostos, pero mucho más allá del sobrecosto y los recursos es ¿por qué no permitir que los colombianos, los bogotanos y todos los ciudadanos que viven en Bogotá puedan tener un sistema de transporte que los movilice con eficiencia, que los movilice con velocidad?

Hay bogotanos que pasan más de cuatro y cinco horas al día entre su jornada laboral en el sistema de transporte, y finalmente después de estar muy tarde

Bogotá tiene la capacidad de empezar su primera línea, Medellín ya va por la tercera, y entonces ahora el Presidente se le ocurre que a él no le gusta el Metro a nivel, sino que necesita un Metro subterráneo ¿por qué? Porque a él le gusta más, porque era la idea que él tenía para Bogotá.

¡Por Dios!, yo creo que este Gobierno tiene que hacer un ejercicio de bajarle a la soberbia, tiene que hacer un ejercicio de respetar los liderazgos, es que hay una Alcaldesa en Bogotá a quien saludo entre otras cosas, hay una Alcaldesa que ha venido trabajando, como ha habido otros alcaldes que han venido trabajando, y los proyectos de las cosas públicas son proyectos conjuntos en los que muchos aportantes de funcionarios, desde todos los niveles, desde los más altos hasta los más bajos para poder a sacar adelante este proyecto.

Y que ahora que Bogotá, finalmente, está viendo que el proyecto de Metro avance, y que el Gobierno se ponga con sus caprichos a destruir el proyecto de Metro de Bogotá duele, y no porque el Metro subterráneo sea mejor o peor, sino porque uno tiene que tener el Metro que hay, el Metro que se pueda hacer, el Metro en el que hemos venido construyendo y digo hemos, todos los bogotanos, el Metro que estamos esperando.

Yo no puedo creer que este Gobierno además de destruir el sistema de salud, además de destruir el sistema pensional, quiera quedarse con la carga de haber impedido la construcción del Metro, dice que no le impide, pero claro, esa es una manera de impedirlo porque lo van a dilatar, lo van a retrasar, van a llevar a la Nación, al distrito, a incurrir en diferentes gastos, y en vez de gastar esa plata en la segunda línea, en la tercera línea y en tantas cosas que necesita Bogotá, vamos a estarnos gastando la plata simplemente en darle el gustico al Presidente Petro que le gusta más el Metro subterráneo.

¡Por Dios! Es que tenemos el tiempo para hacer la segunda línea, para la tercera línea, si el Gobierno quiere tanto el Metro subterráneo pues que financie la segunda línea subterránea, pero deje que avance el proyecto que ya está firmado y en el que se está trabajando.

Yo creo y lo repito, creo que este es el peor ejemplo de lo que es este Gobierno, un Gobierno que le pesan más sus caprichos y sus ideas del mundo, que lo que le conviene a los colombianos, en este caso a la ciudadanía que habita Bogotá, ojalá el Gobierno rectifique y pueda tener en cuenta lo que los bogotanos quieren, que no es un Metro subterráneo o uno elevado, es un Metro, ¿cuál? El que ya tenemos, el que está contratado, el que se puede hacer, ese es el mejor Metro que puede tener Bogotá.

Y además, venimos a decir que el Metro elevado es malísimo cuando Medellín lleva desde 1995 con un Metro que ha sido maravilloso, que ha cambiado la dinámica de la ciudad, que le permite el transporte a la ciudadanía, que es a

nivel y entonces eso es muy malo porque siempre estamos aspirando a cosas mejores, yo creo que se Gobierno vive con el fetiche de que todo lo que hay es malo, y que por lo tanto hay que derruirlo para poder construir un mundo mejor.

Y repito lo que dicho muchas veces, tanto destruye que van a quedar debiendo no solamente lo que prometieron, sino lo que teníamos, este Gobierno de Gustavo Petro se parece más a una demolición con una bola de esas gigantes con la que tumban los edificios que una construcción, la democracia exige que construyamos sobre lo construido, la democracia exige no solamente conocer, sino reconocer los esfuerzos de otros líderes, la democracia exige que uno sea capaz de ver en qué van los procesos de los colombianos para seguir poniendo los ladrillos, seguir pegando los ladrillos para que sepamos construir una edificación donde los colombianos estemos en la plenitud de los derechos.

Demoler, destruir, atacar, truncar los caminos de los procesos, simplemente llevará colombiano a vivir sabroso, sino a anhelar y a darse cuenta cómo vivíamos de sabroso antes de Petro.

Gracias señor Presidente.

Siendo las 11:19 a. m. la Presidencia pregunta a los miembros de la comisión si se declara sesión informal y respondieron afirmativamente.

La Presidencia ofrece el uso de la palabra al doctor Samuel Arrieta Buelvas – Concejal de Bogotá:

Gracias señor Presidente, honorables Senadores, Senadoras, Representantes a la Cámara, señor Senador David Luna, citante a este debate, muchas gracias, y a toda la bancada de Bogotá que ha estado muy pendiente de este tema que es de una alta sensibilidad y que se ha llevado hasta ahora por un puerto, señor Presidente y el Consejo de la ciudad, aquí con mi compañera doctora Lucía, Presidente, con su venia quiero compartir con ella el tiempo si usted así lo permite.

Hemos avanzado en darle las herramientas, tanto al Gobierno anterior como a este Gobierno de la doctora Claudia López, en todos los temas que se requieren para efectos de mejorar la movilidad de los bogotanos y todos los temas que son de una alta sensibilidad, de recientemente, doctora Angélica, aprobamos el cupo más allá, el cupo de endeudamiento para la segunda línea del Metro Presidente, imagínese por dónde vamos ya.

Es decir, aquí en lo que estamos avanzando es en una ciudad que busca desde la perspectiva de sus últimos Gobiernos mejorar la movilidad y esencialmente dotar a los sectores y a las localidades más apartadas, como aquí se decía, de un transporte que signifique, por ejemplo, llegar del patio taller de Bosa a la 72 en 28 minutos, Presidente, pasando por las 16 estaciones.

Esto es una revolución, como lo decía la doctora Angélica, que ha primado o se ha retrasado básicamente porque la diversidad de criterios es válida en toda acción política y aquí se ha llevado un escenario prácticamente personal, lo cual nos ha significado un retraso de muchísimos años, cuando yo llegué al Consejo de Bogotá por primera vez en el año 1997, en 1998 firmamos el Monserrate con almojábana y agua de panela Peñalosa y el doctor Samper y nosotros aplaudimos el primer convenio entre la Bogotá y se firmó el CONPES, doctora Angélica, hace 25 años.

Y mire, este Consejo de Bogotá es tan pródigo y es una cosa tan interesante que aquí hay hoy siete congresistas que son miembros de esta Comisión que han sido Concejales, el exsenador y hoy miembro del gabinete doctor Sanguino y yo, tuvimos la oportunidad de pasar por esta Comisión, está bueno que yo decidí devolverme, eso me parece que es una escuela muy interesante, doctor Reyes, y de verdad que como decía el Senador Ávila, hay una especie después de los anuncios que son legítimos, yo no voy a adjetivar ni a cuestionar ni a llenar de calificativos una decisión del Gobierno, ni más faltaba.

Porque aquí lo que hay es que actuar mancomunadamente, el Gobierno nacional, el Congreso, el Consejo y, por supuesto, la Alcaldía, porque finalmente como lo dijo Wu Yu el Representante de este consorcio, el día que nos reunimos con él, porque hacemos parte la doctora Lucía, yo y otros Concejales, de la Comisión de seguimiento, nos dijo, yo firmé un contrato con la Empresa Metro, la Empresa Metro es mi patrona, hay unas multas si yo el 8 de enero no arrancó con la ingeniería de detalle y los avances que seguramente la señora Alcaldesa lo tiene más en detalle, son significativos.

A todos nos hubiese gustado, por supuesto, el tren subterráneo, o el Metro subterráneo pero hay una realidad que hoy tenemos y hay que mandar una noticia a los bogotanos, produce un nivel de desencanto y de frustraciones, por supuesto, y de preocupación, yo lo que quiero es que el día de hoy, aquí con lo que diga el doctor Reyes y la señora Alcaldesa, podamos mandar un mensaje a la ciudad que nos permita un parte de tranquilidad, de que vamos a avanzar en esta obra, que el día 15 de marzo que yo cumpla años me voy a subir en el primer vagón del año 2028 para celebrar que tenemos un Metro.

Eso es importante, ahora, sí hay un estudio que se pidió, lo cierto es que el consorcio dice que no tiene los recursos, que no tiene en este momento los elementos para tener un estudio de esa naturaleza, aquí se aprobó una licitación pública, se adjudicó un contrato mejor, cuyo objeto es un tren elevado, como usted lo desea doctora Angélica, y cambiar ese objeto me parece que es entrar en un terreno farragoso de la ley.

Por lo cual, señor Presidente, doctor Alexander, muchas gracias por programar este debate, el doctor David Luna, a toda la bancada de Bogotá, porque de verdad sentimos que hay un profundo respaldo del Congreso, de todos los partidos políticos en el Consejo de Bogotá, con algunas excepciones honrosas que hay siempre dentro de la política, en un 90 % estamos defendiendo el Metro de la ciudad, que finalmente es lo que hace hoy este Congreso y, señor Presidente, gracias por esta preocupación.

Si usted me permite, Presidente, compartir el tiempo con la doctora Lucía Bastidas, una combativa también Concejal, excompañera del doctor Antonio Sanguino de otras épocas, muchas gracias Presidente.

La Presidencia ofrece el uso de la palabra a la doctora Lucía Bastidas Ubaté – Concejala de Bogotá:

Gracias, muy buenos días a todos y todas, en especial al Senador David Luna por hacer posible esta sesión, creo que todos hemos jalado y para el mismo lado, y es la importancia que tiene la movilidad de los bogotanos, al lado de la seguridad, sin duda, son los dos temas de ciudad y por eso con la Representante Carolina, el Representante Andrés Forero y otros Concejales, tenemos una comisión de seguimiento a lo que es la Primera Línea del Metro.

Una Primera Línea del Metro Ministro que avanza, el patio taller, las estaciones, la compra de predios, todos quisieran ver los vagones ya rodando, pero es un proceso que se debe dar en la ciudad y vamos avanzando en lo que es la Primera Línea del Metro.

Yo creo que en la construcción que está este Congreso de la República el plan de desarrollo hay que concentrarse más en construir sobre lo construido, en aportarle a los sistemas masivos de transporte que necesitan el salvavidas del Gobierno nacional y usted lo sabe Ministro, lo sabe la alcaldesa y Bogotá es la que está mejor de los sistemas masivos de transporte y Colombia.

Los 300.000 millones que ustedes están planteando del plan de desarrollo para el cuatrienio pues no van a alcanzar, entonces, es una oportunidad, me alegra eso sí escuchar doctor Ariel, que usted se haya montado en la infraestructura social de transporte de la ciudad, ojalá lo que usted llama miserable, todos los miserables de Colombia aportaran tanto a la infraestructura social como lo hizo el exalcalde Enrique Peñalosa.

Esa 13 de la que usted habla, esa Primera Línea del Metro de la que usted habla, esa segunda línea el Metro que también iba a Suba y Engativá, que se planteó en el POT que discutimos entre el 2016 y el 2019, yo creo que es momento de unirnos como lo han planteado las diferentes voces y sacar adelante la Primera Línea del Metro como está, porque es el Metro de los bogotanos, porque la gente aquí no le

importa si es a nivel, si es bajo tierra, si es elevado, sino soluciones de movilidad inmediatas.

La alcaldesa tiene Metro Ya, el Gerente del Metro, Metro ya, eso no la trajo, no me consta, lo que necesitamos es montarnos de verdad en la Primera Línea del Metro, dejaría sin financiación porque significaría soterrizar bajo tierra 9 km, 5.5 billones de pesos más, y Bogotá no tiene y el Gobierno nacional como lo expresó el Ministro de Hacienda, la comunicación que le da al Senador David Luna, tampoco.

Entonces aquí no nos echemos cuentos, aquí necesitamos no solo segunda, tercera, cuarta, quinta línea de Metro, compararnos con Medellín, pues el Metro de Medellín tuvo sobre costos, corrupción, demoras, todavía estamos pagando todos los colombianos el Metro de Medellín, pero en hora buena que podemos avanzar, la Alcaldesa sabe que con todas las diferencias que tenemos he apoyado todo lo que tenga que ver con la movilidad de la ciudad, con la primera línea, con la segunda línea, con tener salvavidas para TransMilenio, porque así tengamos todas las líneas de Metro pues vamos a tener que tener buses en carril exclusivo que son realmente democracia para los ciudadanos.

A los que no entienden que es el transporte público, que es movilizarse todos los días en medio del trancon, los invitamos a que hagamos un recorrido en la ciudad para ponernos en los zapatos de todos los bogotanos, que no esperan, como nos decía Wu Yu, el gerente del consorcio y el gerente de la Empresa Metro, que es lo que quiere el Presidente Gustavo Petro, un estudio en que mire las bondades del Metro bajo tierra, ambientales y urbanísticas, versus el Metro elevado.

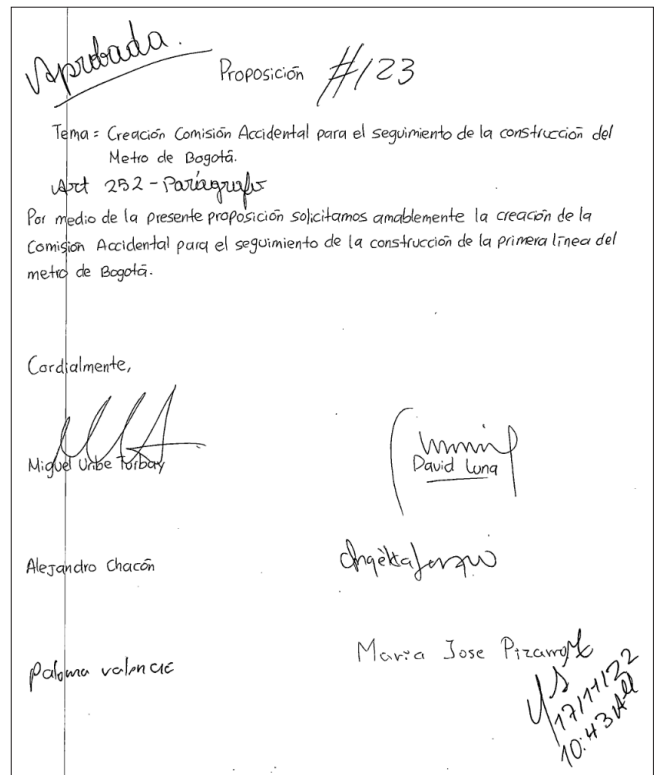
Eso se puede buscar la literatura, hacer un estudio como lo planteó Carolina con las universidades, pero aquí lo que necesitamos de fondo son soluciones de movilidad para todos los bogotanos, son soluciones dejando recursos para los sistemas masivos de transporte, dejando recursos para la segunda línea del Metro, y ojalá este Gobierno nacional se pudiera comprometer con la tercera línea de Metro, eso sí sería avanzar.

Porque nosotros en Bogotá y, lo digo, yo fui ponente de la Empresa Metro que hizo posible a proveer vigencias futuras en el Gobierno de Enrique Peñalosa, lo que me correspondía como Concejal, y ahora con la administración de la Alcaldesa Claudia López, he apoyado la movilidad, la segunda línea de Metro, y la movilidad para los bogotanos.

Muchas gracias Presidente, y a todos de nuevo muchas gracias, David, por hacer este escenario donde todos estamos jalonando para el mismo lado.

Siendo las 11:31 a. m., la Presidencia reanuda la sesión formal.

Atendiendo instrucciones de la Presidencia, la secretaria da lectura a la siguiente proposición



La Presidencia abre y cierra la discusión de la proposición número 123 y sometido a votación es aprobado por unanimidad.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Andrés Eduardo Forero Molina:

Gracias Presidente, un saludo para usted, un saludo para la señora Alcaldesa, para el Ministro, para el Viceministro, para todos los Senadores y, Presidente, yo creo que no voy a tomar los ocho minutos, voy a tratar de ser muy sintético, yo creo que ya se han expuesto prácticamente todos los argumentos.

Pero insistir en una cosa, Presidente, y es la importancia que tiene la obra del Metro para Bogotá, aparte lo sabe la Alcaldesa, además, lo ha dicho el Presidente, señor Ministro, el próximo año muy posiblemente Colombia sea recesivo y yo creo que sería un tiro en el pie para el Gobierno nacional frenar posiblemente la obra de infraestructura más importante de la ciudad y, de posiblemente del país.

En su momento, ya lo dijo el Concejal Arrieta, lo dijo la Concejala Lucía, a quienes también doy un saludo, yo fui compañero de Lucía, compañero de Antonio, cuando era Concejal en ese momento y estábamos discutiendo el proyecto Metro, y cuando estábamos discutiendo la creación de la empresa, y estábamos discutiendo la aprobación de las vigencias futuras, pues todos teníamos algunas recomendaciones, particularmente yo, también planteaba la posibilidad de que se subterranizara parte del trazado, porque consideraba que eso quizás se debía evaluar y que se debía tener en cuenta esa posibilidad.

Sin embargo, pues finalmente, el diseño final terminó siendo completamente elevado, y desde ese momento, pues, a pesar de que yo hubiera querido que tuviera parte del trazado subterráneo entendí que

la obra como se podía construir y con los recursos que había, etc., etc., pues tenía que ser elevado.

Y en ese sentido, me parece Presidente, que ya esta discusión que está dando el Presidente de la República, pues, es un poco extemporánea, realmente ya no tiene sentido plantearla, lo decía el Senador Luna, a quien le agradezco la invitación, además celebro que haya realizado este debate de control político y es que vemos que el propio Ministerio de Hacienda le respondió un derecho de petición y dice que no hay recursos adicionales para financiar eventuales sobrecostos, dejando de lado las posibles complicaciones jurídicas que podría llegar a tener un cambio en el diseño del proyecto, sobre todo, teniendo en cuenta que habría que revisar el objeto contractual, doctor Sanguino, y cuando uno revisa el objeto contractual uno se da cuenta que es un Metro elevado el que se terminó contratando, y como lo decía el Concejal Arrieta, quien contrató no fue la Nación, que tiene un convenio de cofinanciación con el distrito con la Empresa Metro, sino que la Empresa Metro.

Y realmente Alcaldesa pues usted sabe que hemos tenido diferencia, pero como le decía a la Senadora Lozano yo creo que entre todos tenemos que remar en la misma dirección, dejar de lado en este caso las diferencias políticas coyunturales y pensar en el largo plazo de la ciudad, y en este caso yo hago parte de la subcomisión que creamos junto con la Representante Carolina Arbeláez, con la Concejala Lucía Bastidas, con el Concejal Arrieta y con otros Representantes y Concejales de la ciudad, y en esa reunión la verdad hay que decirlo todo claramente se nos dijo que subterranizar parte del trazado en este momento implicaría un mayor costo de obra, que haría que se demorara más la construcción de esa primera línea, y que incluso esto no lo dijeron en esa reunión, podría ser doctor Luna, que empezara a operar la segunda línea de Metro antes que la primera.

Eso lo dijeron en la reunión, y además y esto es importante aclararlo, lo que se nos dijo es que no hay posibilidad de hacer nuevos estudios que impliquen trabajos de campo, que lo que pueden hacer y que incluso se lo podían adelantar que no había que esperar hasta el 8 de enero prácticamente, era una evaluación muy sencilla en términos paisajísticos o urbanísticos, en términos medioambientales, y unas estimaciones pero a un trazo muy grueso de las diferencias de costos entre subterranizar y no subterranizar.

Entonces la verdad yo si le planteo y se lo digo señor Ministro, a mí también me hizo falta traerme la chapa que tiene la señora Alcaldesa, pero yo creo que todos queremos que el Metro se construya prontamente, yo creo que es el momento de dejar de lado las diferencias, entender que el próximo año aquí en Bogotá y en el resto del país va a ser muy complicado y que esos cuestionamientos que pudieron haber sido valiosos en su momento de parte del señor Presidente, ya en este momento creo yo no tiene ningún sentido y lo que terminarían

haciendo señor Presidente es descarrilado la obra infraestructura más importante de la ciudad y probablemente el país.

Gracias.

La Presidencia interviene para un punto de orden:

A usted Representante, bueno hemos escuchado al citante, a los Senadores y Senadoras, Representantes a la Cámara y Concejales que asistieron el día de hoy, procedemos entonces a escuchar a los citados y a los invitados, el Senador David Luna tuvo a bien en la proposición de este debate control político invitar a la Alcaldesa de Bogotá, ella aquí está desde muy temprano, como siempre esta ha sido también su comisión, su espacio en su condición de Senadora, aquí dio debates del Metro Bogotá y hoy está dando tal vez la obra más importante de la historia de Colombia en materia de infraestructura.

Así que Alcaldesa de Bogotá, bienvenida al Congreso de Colombia, su casa y bueno tiene usted la palabra por 20 minutos para que por favor dé respuesta a las inquietudes y preguntas que ha hecho nuestro compañero Senador citante.

La Presidencia ofrece el uso de la palabra a la Doctora Claudia Nayibe López Hernández, Alcaldesa Mayor de Bogotá:

Señor Presidente y miembros todos de la Comisión Primera del Senado, a los citantes, los Concejales y Representantes que nos acompañan y a los ciudadanos, al señor Ministro de Transporte, y el señor Viceministro de Hacienda, al señor Subdirector del DNP, a todos mil gracias, es un gusto volver a esta mi casa para hablar de los temas del país, para hablar de política en el mejor sentido de la palabra, de los intereses públicos de la Nación y de Bogotá.

Cualquier tema de Bogotá señor Presidente es un tema de la Nación, Bogotá región es un tercio del PIB de Colombia, es el motor económico de Colombia, es el motor de movilidad social de Colombia, así que es un tema de interés nacional cualquier proyecto en Bogotá región.

El Metro de Bogotá no solamente es el mayor sueño de los bogotanos largamente esperado, como aquí no lo ha mencionado los citantes, es en este momento una de las locomotoras que está jalonado la economía nacional, Bogotá está creciendo hoy tres puntos más que la Nación, por una simple razón apreciados amigos, porque el tejido empresarial, porque los micro-empresarios, comerciantes, tenderos de Bogotá, y porque la inversión pública contracíclica, social en infraestructura que gracias a los impuestos de los bogotanos pueda haceros Bogotá está jalonado la economía de la ciudad, de la región y el país.

Bogotá crece hoy al 15.5 %, el país lo hace al 12.4 %, Bogotá recuperó hoy ya los empleos que perdió por la pandemia, gracias a ese plan de inversión social y de infraestructura que está ejecutando, y el corazón de ese plan de infraestructura es el

sistema Metro de Bogotá, de manera que aquí no estamos hablando de que los ciudadanos no crean por un minuto de un proyecto infraestructura, ni de una obra, estamos hablando del pan con el que están alimentando a sus hijos, estamos hablando del encadenamiento económico que está salvando las microempresas de Bogotá, estamos hablando de la posibilidad de que mujeres vuelvan a tener trabajo y no se queden en labores de cuidado doméstico no remunerado, de eso queridos amigos, no solamente una obra de infraestructura es de lo que estamos hablando.

Y por eso es tan importante y tan oportuno y le agradezco al señor Senador David Luna que nos invite aquí, yo los invito, hice poner una pequeña presentación en la pantalla para que la vean los Senadores que están conectados virtualmente y para que la podamos ver aquí, el Metro de Bogotá, su primera y su segunda línea que es lo que está estructurado, la primera contratada, la segunda financiada y lista para ser contratada el año entrante, como lo acabo de decir no es simplemente una obra de infraestructura, es el motor del crecimiento social y económico y de la recuperación del empleo que tiene hoy Bogotá.

Es la locomotora que está jalonando la economía de ciudad región del país, es la que está impulsando la actividad del sector de construcción que después del de obra pública es el que más genera empleo, del sector inmobiliario, de renovación urbana, es la obra urbana más importante para mitigar el cambio climático cuyos efectos estamos viviendo de manera dramática y dolorosa en todo el país.

Mientras aquí hablamos, la mitad de Colombia está inundada, tres familias lloran a sus muertos por la tragedia de La Calera, eso no está pasando porque sí, está pasando por muchas razones estructurales, entre ellas el cambio climático, la mitad de los gases de efecto invernadero, eso que está acabando con el planeta en las ciudades de Colombia se produce en el sector transporte.

Si queremos mitigar el cambio climático, si queremos salvar el planeta tenemos que pasar de gasolina y Diesel a energía eléctrica, y el Metro es energía eléctrica, es energía sostenible, es movilidad digna, así que esta es una inversión social, una inversión de empleo, una inversión de crecimiento, una inversión ambiental y una inversión de calidad de vida, no es una simple obra pública.

Si es el proyecto de infraestructura más grande y más importante de Colombia, no solo de Bogotá, y por eso en mérito lo discutimos aquí, el proyecto Metro de Bogotá tiene hoy dos líneas, la primera y la segunda línea, la primera línea tiene 24 km de extensión, está contratada en todo su trayecto como una línea elevada, tiene 16 estaciones, le sirve a casi 3 millones de personas, arranca en Bosa y Kennedy, toma el centro de la ciudad desde la calle primera y va por todo el corredor de la Caracas hasta la calle 72.

Para llegar a este punto como aquí lo han dicho nos demoramos 60 años de discusiones, y 20 años

de trámites, cuando no se hicieron solamente pronunciamientos Senador Luna, sino que se empezaron a hacer CONPES y a poner plata, porque es que hacer pronunciamientos es muy fácil, pero comprometer recursos es muy difícil, para llegar al compromiso de tener la plata y el contrato de la primera línea de Metro, Senador Luna, y apreciados amigos pasaron 20 años.

La primera vez que de verdad se puso un CONPES que es la manera de empezar a comprometer recursos fue en 1998, y se contrató en el 2018, en el 2019 en realidad se contrató, para la segunda línea del Metro queridos, la que va a conectar desde la 72 con Caracas hasta Fontanar del Río en Suba, beneficiando a otros 2 millones y medio de colombianos.

Hemos hecho en dos años y medio lo que se demoró 21 para la Primera Línea del Metro, porque eso es lo que la ciudadanía nos pide, soluciones, trabajo, empleo, obras concretas que mejoren la movilidad de Bogotá, no planes, no PowerPoint, con PowerPoint no se contrata un solo colombiano, con obras que están ejecutándose sí, con eso si están alimentándose hoy 4.500 familias que ya están trabajando en la obra de la Primera Línea del Metro.

La Primera Línea del Metro tiene todas estas características técnicas, no los voy a repetir porque ustedes las pueden leer muy fácilmente en el Slide, está contratada y todas esas características que ustedes ven resumidas allí están expresamente detalladas en el objeto del contrato, no hay que ser doctor jurisprudencial para saber que lo que no se puede modificar de un contrato es su objeto.

No es un objeto genérico, es un objeto específico con todas estas especificaciones, estos son los costos, los impuestos que estamos invirtiendo de los bogotanos en la Primera Línea del Metro, pero como decía ahora, fue mi compromiso como candidata y es hoy mi realización como alcaldesa porque para eso fue que nos hicimos elegir, para eso es que los servidores públicos buscamos la legitimidad en las zonas de los ciudadanos, para cumplirles lo que les dijimos.

Y les dijimos que en vez de para la Primera Línea del Metro, que yo también hubiera preferido que fuera subterránea, y que es perfectamente viable, a mí me encanta que aquí hablemos de política, pero voy a resumir lo técnico, un Metro en Bogotá o en cualquier lugar del mundo es técnicamente viable subterráneo, a nivel, o elevado, fin de la discusión, no es que uno si esto sostenible y el otro no es sostenible, y uno si se puede hacer, y el otro no se pueda hacer, los tres se pueden hacer.

Hay Eurotúnel pues para ir por debajo del mar, ahora pues no vamos a poder ir por los suelos rocosos de Bogotá, hoy mientras hablamos no solamente hay subterráneo, a nivel y elevado, hay supersónico de alta velocidad que literalmente vuela, así son los trenes rápidos hoy en China, de manera apreciados amigos que resumamos lo técnico, en que técnicamente todo es posible.

Pero hay otras decisiones que son jurídicas que son políticas y económicas, y que por lo tanto ameritan discusiones de política pública que es ¿cómo nos queremos gastar los recursos? Escasos y que con mucho sudor en la frente y en el bolsillo nos pagan los ciudadanos en impuestos.

La Segunda Línea del Metro apreciados amigos va a beneficiar a otros 2 millones y medio de personas, para los colombianos que no siguen, la Primera Línea del Metro es como si empezara en Cali, eso es Kennedy y Engativá en Bogotá una Cali en Bogotá y termina en el Caribe, en el centro ampliado de Bogotá equivale la población de Barranquilla, Cartagena y Santa Marta juntas.

Y la segunda línea del Metro conecta a ese centro ampliado o el equivalente a las tres ciudades grandes de la región Caribe con el equivalente a una ciudad del tamaño de Medellín eso es Suba y Engativá, una ciudad del tamaño de Medellín, de esa magnitud es Bogotá, de esa magnitud es el sistema Metro de Bogotá, por eso lo estamos discutiendo aquí en buena hora.

La Segunda Línea del Metro está financiada y yo quiero aclarar el fantasma y lo hará seguramente también mi buen amigo el señor Ministro de Transporte, nadie le va a quitar un centavo a la segunda línea del Metro, nadie va a dejar sin Metro a Suba y a Engativá, a 2 millones y medio de colombianos para hacer ninguna otra obra pública, ni la primera línea, ni otra línea, ni otra obra en el país.

Ese convenio de cofinanciación es para todos los efectos un contrato, que se debe honrar entre quienes lo firmamos, la Nación y Bogotá, así que la Primera Línea del Metro va y la segunda línea del Metro en cambio también, que no exista la menor duda sobre eso, esa línea segunda mientras que la Primera Línea del Metro la Nación empieza a hacer aportes, a hacer desembolsos según se contrató desde el año 2020, en el caso de la segunda línea del Metro la Nación solo empezará a hacer sus aportes a partir del año 2028.

Así que la segunda línea del Metro, la que va de Suba a Engativá no le está restando un peso de inversión a este Gobierno, el Gobierno de nuestro Presidente Gustavo Petro, ni un centavo, la Nación empezará desde el 2028 y el distrito que tiene una mejor situación de liquidez que la Nación empieza a hacer sus aportes desde el año entrante y cubre la ejecución del proyecto con su bolsillo del 2023 que empezaremos a ejecutar, 2024 en realidad que empezaremos a ejecutar desembolsos hasta el 2028 y allí empezaremos en conjunto con la Nación, una aclaración que creo que es importante hacer.

Pero la segunda línea de Metro apreciados amigos que es subterránea y claro que tiene, la primera línea de Metro si no hay cambios, ni atrasos, que esperamos que no los haya, entrará a rodar, nos mantenemos en ella en el año 2028, y la segunda línea del Metro si no hay cambios y atrasos, y esperamos que no los haya empezará a rodar, nos montaremos

en ella en el año 2032, y el Regiotran de Occidente, otro proyecto férreo muy importante Bogotá región que empieza en Faca, Fusa, Mosquera, Madrid, Fontibón, Mártires y termina en la 26 con Caracas, también ya está contratado y empezará a rodar en el 2026, 3 proyectos férreos tiene andando en este momento Bogotá porque lo necesita.

Pero la segunda línea del Metro no solamente es Metro queridos, es una ciudadela educativa y del cuidado gracias a que como va subterránea podremos usar el suelo público que va por encima de ella en Suba para hacer eso que nos pidieron los ciudadanos y jóvenes de suba en los diálogos vinculantes el sábado pasado, una universidad pública para los jóvenes de Suba ¿dónde la vamos a hacer? Ahí encima del Metro subterráneo que va a Suba, gracias a que nos queda suelo público.

Y también vamos a hacer una manzana del cuidado para las mujeres, y también vamos a hacer una estación de policía, Suba apreciados amigos es 1 millón y medio de habitantes, en el sector por el que pasa el Metro es 1 millón de habitantes, o sea es Barranquilla como ustedes saben ¿qué tiene infraestructura de seguridad esa Barranquilla que es Suba? Dos CAI, ¿ustedes se imaginan si Barranquilla tuviera 2 CAI? Y es afuera toda su infraestructura de seguridad, entonces la segunda línea del Metro y esas una de las grandes ventajas de hacer la subterránea, es que nos permite optimizar suelo público en superficie para equipamientos sociales, de empleo, de seguridad, muy importantes que necesitan los ciudadanos.

Esta es solamente un trazado, por mí en tiempo no voy a demorar allí, vuelvo a la financiación de la segunda línea del Metro que está absolutamente asegurada, tiene 24.4 billones de aportes de la Nación, tiene gracias al Consejo de nuestra ciudad 10.5 billones de aportes del distrito, eso está asegurado en un convenio de cofinanciación, con el señor Ministro, hoy justamente estamos radicando la solicitud ante el DNP para que se tramite el CONPES de garantía de la Nación, para que esa plata la podamos tramitar a través de créditos multilaterales, a este Congreso apreciados Senadores, toda esta bancada que se acaba de conformar, le solicito, como Alcaldesa de Bogotá, desde ya una tarea.

Antes del 16 de diciembre, luego de que aprobemos el CONPES de garantía de la Nación, este Congreso, su comisión interparlamentaria de crédito público debe aprobar la incorporación de estos recursos de crédito multilateral en la Nación, debe ser este año antes del 16 de diciembre, porque esa comisión solo puede operar en sesiones ordinarias y en el cronograma para poder contratar el año entrante debe cumplirse ese requisito este año.

Así que apreciados amigos que acaban de firmar esa proposición aprobada, bienvenidos a trabajar por el Metro Bogotá, les encargamos muchísimo la aprobación de la Comisión Interparlamentaria Crédito Público de los recursos de la línea 2 del Metro.

Esta es la financiación de la línea 2, y en esto quiero empezar a decir: que claro que si ustedes ven el costo por kilómetro la línea 2 tiene 15,5 km y tiene 34.9 billones de pesos, casi 35 billones de inversión pública, la línea 1 tiene 24 km de extensión, y tiene 25 billones de inversión pública, porque es que hacer las cosas mejor cuesta un poquito más.

El Metro subterráneo tiene desde el punto de vista técnico tres ventajas, la minimización de costos urbanísticos de alto impacto en la ciudad, de algunos costos ambientales de muy alto impacto también en la ciudad, y sobre todo, en la era del cambio climático, y también impactos sociales muy importantes, porque nos permite usar o habilitar suelo público como el que les está mostrando la ciudadela educativa y de cuidado.

Cuesta un poquito más, y yo quiero decir que la decisión, no tengo la menor duda, si algo tiene el distrito son servidores públicos técnicos excepcionales, varios de ellos aquí nos acompañan, yo no tengo la menor duda de que las decisiones sobre la línea 1 se tomaron con rigurosidad técnica, y también que las decisiones sobre la línea 2, me consta directamente, se tomaron con rigurosidad técnica, pero esa rigurosidad técnica no quiere decir que no hubo criterios de política pública.

Por ejemplo, para contratar el Regiotran y la línea 2 en la matriz de análisis de riesgo se le dio más peso a los factores ambientales urbanísticos, y en buena medida el resultado de ese análisis técnico es que es más conveniente ir por un sitio de la ciudad que no tiene transporte público, la calle 72 no tiene transporte público, lo que le conviene a Bogotá no es redundar transporte público donde ya hay, en la Caracas ya ahí transporte público, sino ampliar las zonas de la ciudad que se cubren con transporte público, esa es otra diferencia entre la línea 1 y 2.

Son diferencias técnicas insisto, rigurosas, pero que también tienen inmersos criterios de política pública, entonces, muchos ciudadanos creen que es que estamos hablando carreta, que el Metro es una discusión porque claro, además como ven este espectáculo de que seguimos hablando de lo mismo durante ocho años, pues se confunden con razón, no, el Metro no es carreta, ni es un render, ni es una discusión, la Primera Línea del Metro es un contrato de obra, y la segunda línea del Metro es un contrato de financiación.

Y el año entrante, en un año será un contrato de obra, el primer vagón del Metro a escala, nos han insistido tanto los amigos del Metro de Medellín, Senadora Angélica Lozano, que tan importante como la obra es la cultura Metro, es que la gente se apropie del Metro, lo vea como su obra, aprenda usarlo, lo quiera, si algo hemos hecho mal los bogotanos a propósito de que se preguntaba sin ser de Neptuno, ni de Saturno, ni de Marte, es politizar en exceso un tema que debería unirnos, no dividirnos.

Unirnos, no dividirnos, el transporte público de cualquier ciudad es posiblemente después del sistema educativo lo que más demanda inversión

pública, en lo que más gastamos nuestros impuestos, de cada colegio y de cada jardín de Bogotá debemos sentirnos profundamente orgullosos, de cada manzana, el cuidado para las mujeres, de cada hospital público, igualmente de TransMilenio, de La Rolita, de los Cables, de la primera y la segunda línea del Metro, de las que vengan elevadas o subterráneas, lo que debe producirnos es orgullo, sentido de logro, en vez de pugnacidad y división.

Eso no lo hemos hecho bien, pero como bien dice mi maestro Antanas Mockus, todos podemos ser mejores, todos tenemos remedio, todos podemos enmendar, aprender y corregir, y estamos en un buen momento para corregir, para eso trajimos el primer vagón, el vagón escala, todos los niños de todos los colegios públicos y privados de Bogotá van a ir a ese vagón, y van a saber cómo es un Metro y van a saber que lo pagaron los impuestos de sus padres y van a sentirse orgullosos el día que se monten en él, en la primera línea en el 2028 y en la segunda línea en el 2032.

No dude que el vagón del Metro Senador Alexander López, primo, primo de corazón aquí Senador Alexander López, no dude Senador Alexander López, que el vagón escuela de la Primera Línea del Metro le va a competir a Monserrate en atractivo turístico, porque la gente quiere su Metro, y por qué este Gobierno, el Gobierno del cambio, el primer Gobierno alternativo, el primer Gobierno orgullosamente de izquierda, le pregunta a sus ciudadanos ¿qué quieren para su ciudad?, ¿qué quiere meter en el plan de desarrollo?

Acabamos de hacer siete diálogos vinculantes en Bogotá, en todas las mesas el llamado fue a Metro ya, el mejor Metro posible sin duda, pero ya, que no se atrase, que no se lo corran un día, pero por si las dudas, la Alcaldía Mayor de Bogotá que hace encuestas periódicas, hizo una muestra científica, 1.000 encuestas aleatorias, con todo el rigor científico, y le preguntó a los bogotanos expresamente lo que se está debatiendo ¿Usted prefiere que terminemos la construcción de la Primera Línea del Metro como está contratada, elevada, hasta la calle 72 sin cambiarle nada? No le preguntamos ¿si le gusta o no?, sino ¿si quiere que la terminemos así? o ¿si en cambio quiere que subterranicemos una parte así eso cueste un poquito más y se demore un poquito más?, pues el 77 % de los bogotanos nos dijeron que ellos prefieren que se termine como está contratada y el 23 % nos dijo que prefieren que se demore un poquito más pero que se subterranice un tramo.

Eso apreciados amigos, pero sobre todo amigos míos de la coalición que hoy gobierna orgullosamente y de la cual yo hago parte y me siento muy orgullosa en Bogotá y en la Nación, algo debe decirnos ese dato.

Entonces, termino esta parte con esto apreciado Presidente y amigos todos, todo eso que está en este slide o ya está contratado, o ya tiene plata, la Primera Línea del Metro está contratada, el Regiotran de Occidente está contratado y en ejecución, la segunda

línea del Metro ya tiene plata, el cable de San Cristóbal ya tiene plata, el segundo cable de Ciudad Bolívar que conectará ese sector muy popular entre Soacha y Ciudad Bolívar, lo que llamamos tres esquinas para llevarnos en 12 minutos al portal del sur, no en 40 minutos de bus quemando gasolina, ya tiene plata, y los dos cables aquí del centro de la ciudad, ya tienen plata.

Lo que sea que queramos hacer con la información técnica que veamos el 8 de enero con el señor Presidente, yo no me niego a hacerlo, ni me niego a discutirlo, pero se hará sin quitarle un solo centavo a nada de lo que ya está contratado, tiene plata que estoy mostrando en este slide.

Sin, y eso si lo digo con absoluta claridad como ciudadana y como alcaldesa, porque sí, a mí lo único que me importa aquí y ahora, es ser una buena Alcaldesa para Bogotá, sobre mi cuerpo muerto alguien le quita un centavo a Bogotá que ya consiguió ni más faltaba, Bogotá ya consiguió la plata de todo eso con mucho esfuerzo, con mucho trabajo, de muchos servidores, y consiguió más que eso, gracias a la gestión del Ministerio de Transporte, al aporte de la ANI, ya está contratada también la ampliación de la Autopista Norte, la ampliación de la Carrera Séptima, la construcción de la nueva Autopista Sur, que se llama ALO sur, a finales de este año empezará la contratación de la Calle 13 y el año entrante la ampliación y mejora de la Calle 80, esta alcaldía dejará en obra la ampliación de todas las entradas y salidas de Bogotá, una deuda enorme con Bogotá región, y yo sí le agradezco mucho a este Gobierno y al Gobierno anterior, porque la ampliación de las vías de entrada y salida de Bogotá que hoy están en obra o que estarán en obra el año entrante, se pudo hacer gracias a que le pusimos fin al atraco sistemático al bolsillo de los bogotanos que se hacía desde el Gobierno nacional, los bogotanos llevamos 20, 30 años pagando peajes a la salida de Bogotá, nunca nos habían devuelto ni un centavo, para tapar al menos un hueco, en una vía dentro de Bogotá.

Esa injusticia se acabó, luego de una muy ardua pero muy afectuosa negociación con el Gobierno anterior, logramos que en promedio nos devuelvan, como es nuestro derecho, al menos el 35% del recaudo del peaje que pagamos a la salida de la séptima, de la Auto Norte, de Chuzacá, para poder hacer esas vías, Bogotá subsidia con toda generosidad del resto del país, pero no es prensa de que ni siquiera se tape un hueco en Bogotá, por favor, tampoco pueden matar esta gallinita de los huevos de oro.

A Bogotá también hay que invertirle sin dolor y con orgullo, todo eso apreciados amigos, ya está contratado, y aquí viene, Senador Alexander, y le pido paciencia en el tiempo, la decisión política, que va a ser una decisión política, lo quiero dejar claro en este Senado y quiero defender la solicitud que ha hecho el señor Presidente, apreciados Senador Luna y todos amigos, no, no es cierto que el Presidente esté haciendo una solicitud caprichosa, ni revanchista, ni política, no es cierto.

El Presidente Petro, que para fortuna de Bogotá fue su alcalde está haciendo una solicitud responsable y rigurosa, si fuera caprichosa, Senador Luna, lo que el Presidente Petro lleva en su corazón, es su proyecto, el que él diseño con mucho esfuerzo, que estaría construido hoy de no ser por la mezquindad política de quienes hoy hablan de construir sobre lo construido, bienvenidos a aprender de su propio error y su propia mezquindad.

Quién fue tu opositor ayer, puede ser tu Presidente mañana, hay que aprender a respetar las obras en vez de tratar de atravesarse, ese construir sobre lo construido que hoy claman, que bueno que lo hubieran aplicado en el 2017, y hubieran continuado con un proyecto que iba bien, que está bien pensado, que podía mejorarse seguramente, pero no obstruirse creyendo que así le iban a dañar la carrera política a Gustavo Petro o sus posibilidades presidenciales; no, a la única que le hicieron daño fue a Bogotá, que hoy podría estar estrenando ese Metro subterráneo, bien estructurado, que bueno que todos aprendamos esa lección, de la mezquindad no queda nada, el dolor y el atraso de una ciudad que lo único que hace es darnos, así que ese que es el proyecto el corazón del Presidente, que él podría venir aquí de manera caprichosa a decir pues ahora yo gané, y volvemos es a mi proyecto para que aprendan, pues no Senadores; el Presidente sabe que ese proyecto ya no existe, ya no es viable, y renunció a él, pero también sabe cómo ciudadano y exalcalde que el impacto de pasar por el centro histórico no de Bogotá, de Colombia, lleno de bienes de interés cultural, patrimonial, que en esos 24 km de recorrido el espacio más angosto de todo el corredor está sobre la Caracas especialmente en el centro histórico, que el impacto urbanístico y patrimonial puede ser alto, el impacto ambiental puede ser alto, que el impacto social puede ser muy alto, tan alto que vale la pena ver si se incorpora en la relación costo-beneficio si se subterranizara un tramo.

Ese no es un capricho, esa es una responsabilidad y el Presidente hasta ahora lo único que ha pedido es lo que pediría cualquier estadista, que le den la información técnica, financiera y jurídica, con la que él pueda tomar una decisión informada y responsable, si el Presidente de la República no puede pedir eso, entonces, ¿quién puede pedir apreciados Senadores?

El Presidente está haciendo una solicitud respetuosa, rigurosa y fundada para tomar con evidencia, con sustento, una decisión, no ha tomado ninguna, y no tengo la menor duda de que con la información sobre la mesa tomará la decisión más rigurosa y sensata, y se la vamos a mostrar el 8 de enero, ¿en qué tramo de la Caracas sería técnicamente posible y a qué costo? y no, el Presidente no nos ha pedido que nos gastemos lo que no tenemos en estudios nuevos, nos ha pedido una cosa que es perfectamente viable a esta altura valga decirlo y lo quiero aclarar aquí para los Senadores.

La Primera Línea del Metro tiene estudios y diseños a escala de estructuración, y es elevada, la segunda línea del Metro tiene estudios y diseños

a escala de estructuración y es subterránea, luego están en el nivel técnico comparable, de análisis técnico y de análisis de costos, esa es la información que vamos a usar para hacer no una cosa servilleta, no, una estimación técnica bien hecha a ese nivel de comparación de donde sería posible empezar a hacer la subterranización, para hacer la subterranización apreciados amigos necesitaríamos tener de parámetro a parámetro mínimo 120 m de ancho para poder meter esos trenes en un foso que empieza a subterranizarse, la pregunta es ¿dónde hay 120 m de ancho y es posible meterse? para empezar, y la segunda es ¿cuál es la diferencia estimada de costos por kilómetro de hacerlo? y la tercera es, esos mayores costos de obra que sin duda habrá ¿cómo se comparan con la relación costo-beneficio de otros costos sociales, ambientales y urbanísticos? Son tres preguntas técnicas muy concretas, que vamos a resolver y a presentarle al señor Presidente y al país el 8 de enero.

Pero dicho esto, ¿eso que está tomando el Presidente es una decisión rigurosa? sí, ¿es una decisión política? sí, pero es una decisión responsable, pedir una información sensata, pero cuando la tenga apreciados amigos todos, el señor Presidente, el Ministro, yo, ustedes como congresistas, y todos los bogotanos vamos a tener que tomar una decisión política, no técnica, el X valor adicional que pueda costar subterranizar un tramo de la Primera Línea del Metro va a tener que entrar en comparación con lo que venimos trabajando.

El Regiotran del Norte que es el proyecto que sigue en prioridad para Bogotá región, Bogotá región hizo por primera vez en su historia para seguir el buen ejemplo de otras regiones, los pusimos de acuerdo por primera vez la Nación, la Gobernación de Cundinamarca y Bogotá en un mismo plan de movilidad y de infraestructura sostenible, en un mismo plan.

Y en ese plan decimos que obras van en prioridad hasta el 2028, que obras van en prioridad hasta el 2035 y que obras van en prioridad después del 2035, pues resulta que en prioridad hasta el 2028 no está en ese CONPES subterranizar un tramo de la Caracas, se puede incluir, las cosas como se hacen se deshacen, se incluye, se podría incluir, pero ¿contra qué está compitiendo entonces esa eventual inversión? está compitiendo contra los dos proyectos que siguen en prioridad, para cofinanciación de la Nación, el Regiotran del Norte como le dije yo al Presidente, Presidente le va a quedar muy difícil a usted decirle que no al Regiotran del Norte Presidente, porque que tal como empieza en Zipaquirá a su municipio y termina en su ciudad Bogotá, y es lo que le va a dar en un tren eléctrico, en un recorrido de 48 km por primera vez la posibilidad a todas las sabanas centro y parte de la sabana norte entrar en transporte público, eléctrico y limpio en Bogotá.

Como se lo va a dar el Regiotran de Occidente a toda la sabana occidente, ese proyecto tiene 48 km de trazado, el trazado ya lo aprobamos en mesa técnica del Ministerio de Transporte, la

Gobernación de Cundinamarca y la Alcaldía, y tiene un costo estimado de 9.1 billones de capex que es lo que financian la Nación, entonces, ahí empiezan los contadores y técnicos de hacienda de la Nación a padecer, porque tienen que empezar a comparar prioridades.

El X valor de la eventual subterranización de un tramo contra estos 9.1 billones de pesos, y se le preguntan a Bogotá como me lo ha preguntado al señor Ministro de Transporte, Bogotá región apreciada Alcaldesa, Gobernador, y ciudadanos de Bogotá región, ¿qué proyecto sigue para ustedes en prioridad después de Regiotran del Norte? Sigue la tercera línea del Metro.

La tercera línea del Metro que empieza en Soacha, yo lo he confesado, lo reitero en este recinto donde muchos de mis colegas me oyeron en debate sobre la Primera Línea del Metro cuando fui Senadora, creo hoy con la información que tengo y en la mano mucho más detallada de la que tenía entonces, que nos excedimos en el debate de si la Primera Línea del Metro debía ser elevado subterránea, yo soy de las que creen que es mejor que sea subterránea.

Nos excedimos por una razón, porque con la información que yo tengo y apreciado Senador de una le debo decir que la primera, el pecado si así se puede decir de la Primera Línea del Metro no es que sea elevada, es que no haya empezado en Soacha, es insolidario para decir lo menos que la Primera Línea del Metro este a 4 km de 1 millón de compatriotas vecinos, y no hayamos empezado en Soacha en vez de en Bosa, de verdad es insolidario.

Que trabajan acá todos los días, nadie sabe y a nadie le importa, donde termina Bogotá y donde empieza Soacha, esa es una frontera totalmente invisible y relevante para la vida cotidiana de los ciudadanos, la tercera línea del Metro apreciados amigos cuyo trazado estoy poniendo en pantalla y ya fue aprobado por la mesa técnica de Transporte, Gobernación y Alcaldía, empezará en Soacha, le servirá a otro sector de Bosa, le servirá a Ciudad Bolívar sobre todo, y llegará hasta el centro de Bogotá usando el corredor férreo del sur a conectarse en la 26 con Caracas con la Primera Línea del Metro.

Y resulta que hasta dónde vamos en costos hoy de estructuración esa tercera línea en Capex que es lo que cofinanciar la Nación en un 70 %, puede estar alrededor de los 16, o 17 billones de pesos, entonces, el 8 de enero tendremos información técnica, tendremos información financiera, tendremos información jurídica y tendremos una enorme decisión política por tomar.

Como no vamos a desfinanciar nada de lo que ya está financiado, ni la primera línea, ni la segunda línea, ni el Regiotran de Occidente, ni los cables, ni las entradas de Bogotá, todo esto ya está financiado, de allá no vamos a quitar un centavo, tendrá que ser plata nueva y adicional, entonces, esa plata nueva y adicional ¿en qué nos la gastamos? en subterranizar el tramo de la Primera Línea del Metro, me regañó la Senadora Clara López, pero lo voy a repetir solo

por ejemplificar, por hacer un Metro un poquito más bonito en Chapinero o nos lo gastamos en el Regiotran del Norte, 48 km de tren eléctrico para Bogotá región, o nos lo gastamos en la tercera línea del Metro que empezará en Soacha o alcanza para todo, yo seré la más feliz del mundo y todos los bogotanos, si hay 17 billones de pesos para la tercera línea, 9 billones de pesos para el Regiotran del Norte, y X billones de pesos para la subterranización de un tramo de la primera línea, pues bienvenido, no seré yo la que me oponga, pues, a semejante belleza para Bogotá, bienvenido, pero esa sí que es una decisión política apreciados amigos, porque distribuir recursos escasos que pagan los ciudadanos con los impuestos esa sí no es una decisión técnica, esa es una decisión política, que determina ¿cuáles son las prioridades?, a quien le damos más, o a quien no le damos, por supuesto, de económicas y hay, la decisión económica es si hay, la decisión política es ¿para qué hay?

Entonces, también quiero terminar con ese aspecto apreciado Senador, deme 2 minutos más solo para decir lo siguiente, la Primera Línea del Metro no solo es un contrato, los bogotanos lo ven, la Primera Línea del Metro es un contrato en ejecución apreciados amigos.

Para construir la Primera Línea del Metro hemos tenido que comprar cerca de 1500 predios, comprarlos, demolerlos, si hoy un turista llega a Bogotá, y arranca a Bosa, y termina en el centro, va a creer que cada 10 cuadras nos cayó un meteorito y tumbó unos predios, no, no nos cayó un meteorito, es que estamos comprando y demoliendo los predios para construir las estaciones de la Primera Línea del Metro felizmente, y créanme que comprar 1.600 predios no es una tarea fácil, ya al 90 %, tenemos que trasladar redes, redes de alta tensión, los ciudadanos que ven que viven en Bosa, al lado del predio Gibraltar pasan unas torres de alta tensión enormes, nos tocó mover esas torres, nos ha tocado mover tubos del acueducto, tubos del alcantarillado, redes de las empresas de telecomunicaciones, para poder limpiar el trayecto del viaducto de la Primera Línea del Metro.

Esa parte de traslado de redes ya va en un 90 % de ejecución, nos toca construir un patio taller, un patio taller enorme de más de 30 ha, donde van a estar estacionados, se hará mantenimiento a más de 30 trenes de la Primera Línea del Metro, ese patio taller ya va en un 60 % de ejecución, quienes pasan por la 72 con Caracas verán que está cerrada la vía, les ofrecemos excusas por los inconvenientes que puedan tener, ¿por qué esta en obra la 72? porque estamos construyendo el viaducto, el subterráneo en la 72 para que los carros vayan por debajo, TransMilenio y los peatones vayan a nivel y el Metro allá arriba, esa obra también está en ejecución, va al 15 %.

Entonces, este es un contrato no solamente con un objeto definido, sino con una ejecución en los pagos avanzados, para que lo tengamos claro, así que termino apreciados amigos y Senadores,

todos, especialmente al Senador David Luna, agradeciéndole por esta oportunidad, porque este es un proyecto no solo de los bogotanos sino de todos los colombianos.

Aquí apreciados colombianos están sus impuestos, están sus impuestos generando trabajo, la Primera Línea del Metro ya tiene a 4500 familias colombianas trabajando, llevando pan a la mesa, y cuando esté en el pico de su ejecución serán casi 20.000, con la inversión pública de los bogotanos, con todas esas obras, esas poli sombras, esos obreros, esas maquinarias que ustedes ven en más de 1.000 puntos de obra que tenemos hoy en Bogotá, con eso apreciados amigos se están generando 480.000 empleos en Bogotá en este momento, de 4 millones totales de empleos que tiene la ciudad en este momento.

Esto es comida para las familias, esto es educación para muchos hijos, y esta es una movilidad digna, limpia y sostenible para los colombianos y los bogotanos, eso es lo que tenemos en nuestras manos y no podemos dañar, y no podemos parar, que aprendamos todos que la mezquindad de ayer cuesta algún día, tarde que temprano y que por eso aquí vinimos y yo personalmente vine a enmendar, a hacer y no a destruir, a avanzar, a contratar y a ejecutar, no solo a dibujar, para que las familias tengan pan en su mesa, para que los jóvenes tengan educación para su vida, para que las mujeres tengan autonomía y no se queden en el cuidado doméstico y para que Bogotá tenga al fin movilidad limpia, digna y sostenible.

Muchas gracias.

La Presidencia interviene para un punto de orden:

Bueno muchas gracias Alcaldesa, una muy buena presentación, creo que ubica la realidad del Metro para Bogotá, para Colombia, creo hay que venderlo como un proyecto nacional no solamente cultura ciudadana como usted lo ha dicho para Bogotá, para Colombia, estaba interviniendo y me imaginaba que toda Colombia viniera a conocer, lo de Medellín es muy importante la verdad, lo de Medellín es muy importante, nos ha dado un gran ejemplo, pero esto de Bogotá creo que es algo que nos va un poco a poner en otra realidad, cierto, muy cerca a la realidad de los países en desarrollo.

Creo que todos y todas estamos en esa tarea y debemos hacerlo, muchas gracias alcaldesa por aceptar la invitación y naturalmente nuevamente muchas gracias al Senador Luna por haber traído este importante debate a la Comisión Primera y el país.

El Ministro de Transporte, el doctor Guillermo Reyes, ha sido citado por el Senador David Luna, Ministro bienvenido a la Comisión Primera, como siempre muchas gracias por acompañarnos a esta hora y tiene usted también 20 minutos de Ministro, no de Senador que utilizó muy bien las técnicas parlamentarias cuando estuvo acá, entonces, Ministro por 20 minutos tiene usted el uso de la palabra.

La Presidencia concede el uso de la palabra a los siguientes funcionarios.

La Presidencia ofrece el uso de la palabra al doctor Guillermo Francisco Reyes González, Ministro de Transporte:

Muy bien, vea alcaldesa si la traje, esto hace parte de lo que llamamos los símbolos, y los símbolos lo que buscan es enviar una señal y la señal es que este Gobierno del cambio del Presidente Gustavo Petro, también quiere Metro ya, y le agradezco mucho Senador David Luna, Senador y amigo de vieja data, muchas gracias a los Senadores que están acá Presidente, Alcaldesa, Representante a la Cámara, Concejales, doctor Sanguino, al Viceministro de Hacienda, el Subdirector de Planeación, a todos, a todo el equipo del Ministerio que me acompaña.

Bueno alcaldesa, usted me quitó una parte de lo que yo iba a decir, y creo que le responde mucho a David Luna, a nuestro Senador en el encabezado que le colocó a esta citación a este debate, y era la preocupación más que válida que le asiste Senador, y a todos de si había algún conflicto, si había algo que generaba un choque entre el Gobierno nacional y la alcaldía de Bogotá que pusiera en peligro el Metro de Bogotá.

Pero creo que con lo que dijo la alcaldesa y lo que voy a decir ahora le pudo dejar la tranquilidad a usted, a su Comisión, a la Comisión que integraron, a los congresistas, a los medios y al país, de qué es lo que nuestro Presidente, en boca mía como su Ministro de Transporte, tiene que decir y lo ha dicho, como lo decía ahora el Senador Miguel Uribe, respecto del bloque parlamentario de Bogotá.

Quiero empezar con lo primero, Senador, porque usted me hizo un compromiso o yo le hice un compromiso a usted y quiero que usted venga un momentito acá y que sea testigo porque hay muchos que dicen como Santo Tomás, que ver para creer, yo tengo acá una carta, yo le dije que usted iba a ser feliz, que si quería terminar el debate lo podía terminar muy rápido.

Esta carta para muchos pues no representa o no es tan significativa, pero creo que para la Alcaldesa si lo es, y más cuando usted estaba en Asia y muy preocupada me llamó luego de una reunión del Presidente con los interventores del Metro, línea 1 de Bogotá y me dijo, es que me preocupa lo que está pasando, y si tengo que volver inmediatamente a Bogotá a salvar el Metro, yo me devuelvo, y le dije, Alcaldesa no se preocupe, lo que está haciendo el Presidente, a lo que llamo voy a referir, es simple y llanamente algo que le corresponde como Presidente y como financiador del 70 % del Metro.

Esta carta Senador David, es un paso muy significativo, el primero que este Gobierno el Presidente Petro, 102 días después de posesionado que algunos les dolerá muchísimo, pero a otros nos llena de satisfacción y orgullo que este cambio se dio, que llevamos 102 días a pesar de trabajar con el presupuesto del Gobierno Duque haciendo

transformaciones, en materia de reforma agraria, en materia de legalización de títulos, en materia económica una reforma tributaria que nos les fue impuesta, una reforma tributaria que el Gobierno presentó y el congreso aprobó como el seno de la democracia.

Este primer paso de la línea 2, porque no es línea 1, es línea 2, Senador Luna, es una carta al Consejo Nacional de Política Económica y Social vía Departamento Nacional de Planeación, solicitud de convocatoria del CONPES para autorizar a la Nación el otorgamiento de la garantía soberana y para la respectiva operación del financiamiento de la Empresa Metro de Bogotá, para contratar operaciones de crédito público para la línea 2 del Metro de Bogotá, algo que la Alcaldesa tenía alguna preocupación que pues si bien hay claridad legal que de golpe no llegara.

Al final del oficio dice es importante anotar que la completitud y calidad de la información aportada por la empresa para soportar la solicitud es de su exclusiva responsabilidad como ente gestor del proyecto, le dice al CONPES, por lo expuesto y conforme a lo establecido en el Decreto número 1869 de 2017, el Ministerio de Transporte solicita a la Secretaría Técnica del CONPES realizar la convocatoria de este organismo para el otorgamiento de la garantía soberana y para la respectiva operación de financiamiento de la Empresa Metro de Bogotá, línea 2 del Metro. Este es el paso previo a lo que viene para que la alcaldesa pueda salir a conseguir financiación en el exterior, así que voy a firmarla aquí en presencia de los Senadores como testimonio, así como este es un símbolo de lo que nuestro Gobierno vino a hacer, lo es en materia de esta carta.

De una vez se la doy al Viceministro de Hacienda, el Subdirector de Planeación, de una vez, entonces, usted me hace el recibido de una vez y avanzamos, vea alcaldesa, a veces se avanza más rápido de lo que uno piensa, entonces, Viceministro muchas gracias.

Bueno, el Presidente de la República no se ha opuesto a las obras de Bogotá, al contrario, en una reunión reciente de hace tal vez 10 días Alcaldesa, en presencia mía el Presidente y la Alcaldesa de Bogotá se sentaron a hablar sobre Bogotá, sobre las dos líneas del Metro, sobre los proyectos que ya mencionó la alcaldesa, y le expresó algo que él dijo en su campaña, y era que él quería porque lo llevaba en el corazón, porque fue su proyecto, él quería que se hiciera una evaluación por parte de la firma contratista de ¿cuánto podrían ser los costos de subterranizar no toda la línea 1 del Metro, sino una parte de la línea 1 del Metro? esto es la Caracas, entre la calle primera y la 72, una evaluación que como lo dijo el Presidente al alcaldesa no era una exigencia, no era una imposición, se lo dijo a la Alcaldesa electo y luego posesionado, que él quería y le solicitaría al Gobierno Chino y al contratista la posibilidad de que esa evaluación se hiciera y así lo hicimos.

Previo a eso tuvimos una reunión con la interventoría para conocer el estado de avances de los estudios que debe entregarse el día 8 de enero del año 2023, y el Presidente hizo una solicitud respetuosa que le compartió a la Alcaldesa y esa solicitud está en manos del contratista, y lo dijo porque para él era preocupante el tema del impacto urbanístico, de lo que significaría reducir las calzadas de la Caracas y el impacto que esa obra elevada en la Caracas podría generar.

Y esa evaluación se entregará simultáneamente con los estudios el día 8 de enero, pero el Presidente no ha dispuesto cambiar el contrato, no ha ordenado afectar el cronograma, no ha ordenado que se haga lo que el Presidente quiera, sino que es una evaluación seria, rigurosa, técnica, que le permitirá aún más al contratista Chino tener certeza de la posibilidad de que hacerlo subterranizado en una parte no tendría que ser toda la Caracas, sino una parte de la Caracas con la posibilidad de que luego la línea 1 se extendiera hasta la calle 72 y se llevará subterranizada podría ser parte de ese propósito.

Entonces, queda claro como muy bien lo dijo la alcaldesa, no fue una solicitud caprichosa, porque los caprichos son aquellos que se dan sin sustento, sin fundamento, el Presidente traía muy a colación, cuando él terminó su Gobierno como alcalde, entregó un proyecto listo, y a pesar de que estaba construido se destruyó sobre lo construido y se volvió a hacer un nuevo proyecto que retrasó, eso sí, el cronograma para que Bogotá tuviese un Metro y, por supuesto, el valor de esas obras de la línea 1 se incrementaron al punto de que en su momento valía 14 billones y hoy se aproxima a los 34 billones de pesos.

Eso sí, como dijo la alcaldesa, es mezquindad del pasado, es un tema que fue eminentemente político, y bueno, Bogotá le da la razón al Presidente y el Presidente le da su apoyo a los proyectos de Bogotá. ¿Qué queremos? o ¿qué ha querido hacer el Presidente con la subterranización de una parte de la Caracas? ¿Cuáles son sus preocupaciones?

Son impactos negativos que ya que lo mencionaba la Representante o tal vez era la doctora Lucía que van a hacer unos estudios, creo que tengo anotado y no quiero decir lo que no es, la Representante Carolina Arbeláez, unos estudios con la academia, pues bienvenido todo lo que haga la academia, nosotros hemos venido conversando con la Escuela de Ingeniería, hemos venido conversando con la Sociedad de Arquitectos, nos ha preocupado siempre y al Presidente los impactos negativos de ese trazado elevado del Metro de la Caracas como lo dijo la alcaldesa, restricciones voraces de intrusión visual por el viaducto, intrusión visual permanente sobre las edificaciones ubicadas en el corredor del Metro elevado, disminución del potencial de valorización de las zonas aferentes, y el impacto ambiental por ruido de intrusiones sumado a la debilidad de la gobernanza de los espacios públicos.

Estas son las razones y motivaciones del estudio que ha pedido el Presidente sobre el cual cierro diciendo, Senador David Luna, Senador Miguel Uribe y demás miembros de la Comisión, el Gobierno no va a afectar el contrato de la línea 1, va a apoyar la línea 2, lo hemos dejado hoy advertido y demostrado, y seguiremos apoyando las obras de la Calle 13 como las concibió y las presentó la Alcaldesa de Bogotá, en la que iría en el centro del eje un corredor de un sistema de transporte público ideal, como este Gobierno lo ha señalado, basado en la energía, en la electricidad que es La Rolita; un proyecto que está acoplado a lo que llamamos hoy las energías limpias, a la transición energética que serán a partir de este Gobierno las únicas fuentes que se utilizarán para financiar transportes públicos en Colombia, vehículos eléctricos o vehículos a gas natural o hidrógeno, esa es la apuesta del cambio, la apuesta de la vida.

Quería decir que en esa reunión con la que comenzaba mi intervención el Presidente fue claro en reiterarle a la alcaldesa su interés en ¿por qué se había hecho esta solicitud?, el respeto a lo que hay, el reconocimiento a los contratos suscritos y que si esa propuesta económica no fuese de tal magnitud que se afectara sustancialmente el tema del marco fiscal de mediano plazo una vez se hicieran todas las evaluaciones, la alcaldía no asumiría ningún costo y lo haría la Nación.

Sin embargo, es un tema que solo el 8 de enero de manera prudente, responsable el Presidente de la República como financiador del 70 % y la alcaldesa de Bogotá del 30 % se sentarán, deliberarán con el contratista, con los interventores, pero siempre bajo el lema de este Gobierno, la construcción de consensos basados en el diálogo y de ellos lo mejor para la ciudad.

Vamos a apoyar los proyectos que ha señalado la alcaldesa, hemos, en días pasados, conversado sobre los tramos como serían del Regiotran del Norte, en el tema de las modificaciones en el Aeropuerto de Bogotá para que llegue TransMilenio, y para que llegue el Regiotran de Occidente, en el aval a estos proyectos fundamentales para la ciudad y, por supuesto, para el país.

Sobre la carta del Ministerio de Hacienda a la que hacía alusión el Senador David Luna, le pediría con su respeto Presidente y retomo el uso de la palabra una pequeña mención de parte del Viceministro Hacienda, para reiterar lo señalado por el Senador y el alcance de esa comunicación.

La Presidencia ofrece el uso de la palabra al doctor Diego Alejandro Guevara Castañeda, Viceministro de Hacienda y Crédito Público:

Muchas gracias Presidente, muy buenos días a todos y todas, en primer lugar Presidente estamos comprometidos con la línea 1 y la línea 2, estamos teniendo un diálogo constante y mancomunado con DNP y con la Alcaldesa, de hecho hace dos días estuvimos con el Ministro Ocampo para poder manejar de manera coordinada la Comisión

Interparlamentaria de Crédito Público y que la llevemos a cabo antes del 16 de diciembre y de una bella con el CONPES que ahora el subdirector les puede dar una buena noticia en términos de que ya pronto vamos a tener un pre CONPES para avanzarlas a final de mes y poder ir a esa Comisión Interparlamentaria.

Yendo puntualmente a la respuesta al Senador Luna, evidentemente como hemos dado la respuesta es de Hacienda el convenio es explícito, que la Nación no podrá cofinanciar más de lo que está allí, sin embargo, pues una vez el 8 de enero se realice las mesas técnicas y demás, se podrá hacer una revisión al convenio para que no se afecten los recursos de la ciudad de Bogotá.

Hoy nosotros damos una respuesta técnica, es de lo que existe en el convenio que está firmado y una vez se tengan los estudios hacia el 8 de enero se podría hacer una revisión, pero creo que es aventurarnos sobre un escenario del que todavía no tenemos ningún conocimiento.

Eso sí, desde Hacienda están comprometidas las vigencias futuras de línea 2, y hay un diálogo permanente, amigable y constructivo con la alcaldesa y todo el equipo.

Muchas gracias.

La Presidencia ofrece el uso de la palabra al doctor Guillermo Francisco Reyes González, Ministro de Transporte:

Muchas gracias Viceministro, es la palabra del Gobierno sector Hacienda sobre el tema del Metro, alcaldesa creo que usted aún más se puede sentir tranquila, confiada, los bogotanos, un mensaje para que no nos sigan preguntando lo mismo, el Gobierno nacional no se opone a la construcción de la línea 1, ni la línea 2, tanto así que financiamos el 70 % de ambos proyectos.

El Gobierno nacional también quiere Metro y Metro ya, sobre algunas afirmaciones que se hicieron quiero hacer unos comentarios, creo que la alcaldesa explicó plenamente, y al Senador David Luna también, le respondimos técnicamente las respuestas, lo hizo la Empresa Metro Bogotá en cuanto a valores, porcentajes, estado de avance de los estudios, pero si quería responderle algunas cosas.

Decía algunos comentarios al Senador Miguel Uribe, lo primero defendamos la Primera Línea del Metro, es el Metro Bogotá, me sumo como Gobierno nacional, a decirle Senador Miguel Uribe que, nosotros también defendemos la línea 1, lo que pasa es que responsablemente y prudentemente el Presidente desea hacer como se está haciendo un examen de ¿cuáles serían los impactos y el estudio y los costos de la posibilidad de subterranizar una parte de la línea 1?

Advirtiéndole nuevamente que existe la posibilidad que de adicionarse el contrato de la línea 1 para llevar el Metro de la 72 a la Caracas, pudiese tener que anticiparse la subterranización algunas cuadras

más alcaldesa, y en ese orden de ideas iríamos dentro del mismo análisis o estudios que ha hecho nuestro Presidente desde el momento en que fue alcalde de Bogotá.

Dice usted que es una defensa más política que técnica, bueno nosotros desde la administración del Presidente Gustavo Petro en la alcaldía de Bogotá y todo su equipo expusieron todas las razones del porque en su momento el trazado de la carrera 13 debió haber sido subterranizada, vamos a examinar y a esperar el resultado de ¿cuál podría ser el impacto, los costos de hacer una parte de ese primer trazado subterráneo? que no implica una modificación en ningún momento por ahora al contrato.

Señalaba también que hay miedo a las inversiones y no hay un mensaje claro, Senador le voy a contestar algo, yo atiendo diariamente desde las 5:45 de la mañana en mi despacho, hasta más de la medianoche, y gran parte de las personas que atiendo son inversionistas, son personas interesadas en grandes proyectos de infraestructura para este país.

He encontrado en el sector financiero, en el sector de infraestructura, en las embajadas, en los inversionistas extranjeros el mayor de los intereses, algo que jamás esperé que llegase a ocurrir, embajadores con inversionistas tanto asiáticos, europeos, norteamericanos, de los Emiratos Árabes interesados en poner los recursos para desarrollar el sistema férreo en Colombia, el que cumpla eso que el Presidente dijo y que muchos creyeron que no sería posible de hacer un tren que une al Pacífico con el Atlántico.

Para desarrollar el sistema pluvial en los grandes puertos en Colombia, para desarrollar el turismo con aeropuertos que lamentablemente durante varios años se paralizaron y hoy tienen los hacinamientos más grandes que afectan, por supuesto, la movilidad de pasajeros en Colombia.

Tenemos grandes inversionistas que confían en este Gobierno apenas empezando tres meses después este Gobierno con las señales que hemos dado especialmente en este sector de infraestructura.

Sobre las obras de Cundinamarca Senador contarle lo siguiente, y hago el paréntesis porque estoy haciendo alusión a su intervención, el día de mañana voy a desplazarme por tierra por toda la doble calzada desde Bogotá hasta Girardot, voy a llegar a Flandes, voy a tener un conversatorio con el alcalde de Girardot, de Flandes, con autoridades para tocar dos temas.

Uno del Puente Mariano Ospina, ese puente pues es un puente que lo tiene a su cargo la Agencia Nacional de Infraestructura, la idea es que las obras una vez estén terminados los estudios este año, debe entregarse entre octubre y diciembre el próximo año.

Y mientras tanto el Invías está trabajando en una alternativa para la solución de un ponedero que permitiría el tráfico pesado hasta de 3 toneladas y el

resto el tráfico pesado pues no entra o hace más bien la pasada por Girardot y Flandes por la variante.

Es obra que se está planeando tiene un costo de aproximadamente 120.000 millones con todos los accesos viales, y va a permitir que en este puente circulen hasta vehículos o camiones de hasta 5 toneladas, en el radar es un proyecto fundamental y vamos a ver también el tema del aeropuerto de Flandes como un aeropuerto que debe tener Ibagué y Bogotá.

En segundo lugar, el tema de la troncal de Rionegro, esa es una troncal que corresponde a una vía secundaria, en consecuencia, es un tema del departamento de Cundinamarca, vamos a hablar con el gobernador que dicho sea de paso, Senadora Angélica, le digo algo, Medellín fue durante mucho tiempo ejemplo de muchas cosas, y se ponían de acuerdo en todo gobernador y alcalde, y en Bogotá y Cundinamarca eso era imposible.

Hoy, los papeles se han invertido, hoy en Medellín el Tren del Río tiene un problema muy serio por un enfrentamiento entre Alcalde y Gobernador, hoy en Cundinamarca y Bogotá los proyectos como el tren de cercanías, el tren de occidente, pues es gracias a esa relación excelente que hay entre gobernador, Alcaldesa de Bogotá y, hay que decirlo, de la Nación, y en ese orden de ideas vamos a trabajar con el alcalde la solución al tema que planteó el Senador Uribe.

En cuanto al tema de la Representante Carolina Arbeláez, pues sí, simple y llanamente agregarle, el tema de que ojalá ese estudio que vaya a presentar la academia incluya también los impactos urbanísticos de las obras del trazado elevado que se va a hacer en la Caracas.

Y aclararle que la reforma tributaria no fue una imposición, fue una decisión de la democracia representada en el Congreso de la República, en cuanto al Senador Ariel Ávila, suscribimos en su integridad a sus comentarios, a lo que ocurrió entre la administración Petro y la administración Peñalosa con el tema del Metro, pero no me voy a expandir porque aquí el mensaje tiene que ser de construir hacia adelante y lo que pasó, alcaldesa lo suscribo con ustedes, algo que en Colombia no puede seguir pasando en ningún municipio, ni en Bogotá.

No puede seguir que por política, ahora por ejemplo las campañas sean acabemos los peajes, o las campañas sean acabemos lo que un mandatario está haciendo, hay que como dijo el Senador Miguel Uribe en el evento de Bogotá hay que construir sobre lo construido y Senadora Paloma Valencia decirle que este Gobierno no llegó a destruir lo que funciona, el Gobierno del cambio llegó a cambiar lo que no funciona.

Realidades como las del Vichada, la Orinoquia, la Amazonia, y el Pacífico son las realidades que este Gobierno está cambiando, dándole tierra al que no la tiene, mirando los ojos y poniéndole presupuesto a esos territorios olvidados y abandonados por los

Gobiernos anteriores, nosotros consideramos que el cambio debe hacerse sobre lo que no ha operado y no ha funcionado.

Siempre pensando en que este es el Gobierno que potencia la vida, es el Gobierno que defiende la justicia social y lo que funciona y está construido no se destruye, suscribo sus palabras integralmente alcaldesa.

Preocupan los impactos urbanísticos, el tema de sostenibilidad ambiental, bueno sobre, la Senadora Angélica Lozano, lo del Metro de Medellín no es Metro, es un tren ligero que es más un tranvía, lo que es el de la avenida 80 de Medellín, y bueno creo que no son los cinco, pero sí quiero concluir diciendo esto, este Gobierno va a apoyar, por supuesto, Bogotá tiene un atraso inmensamente grande de décadas pasadas en materia de movilidad.

Los bogotanos vamos a tener que tener paciencia con las obras, lo lamentable sería que no hubieran obras, porque implicaría que nada se está haciendo, cuando hay obras hay ilusión de ver progreso y desarrollo, este Gobierno le apuesta en Bogotá a estos grandes proyectos, pero también le apuesta a los trenes ligeros o tren de cercanías del Pacífico, del Atlántico, del Eje Cafetero, al Tren de Cercanías o Tren del río de Medellín, le apostamos a los cables, la transición energética, le apostamos a cambiar las costumbres en materia de inversiones.

Hoy no le apostamos a los grandes proyectos viales, hoy le apostamos a los caminos comunitarios para la paz, son ellos el sendero a construir justicia social, justicia económica y paz total.

Senador David Luna, muchas gracias por convocar a este debate, creo que era importante aquí en el recinto de la democracia que haya claridad de ¿cuál es la posición del Gobierno frente al tema de las líneas uno y dos del Metro?, y que a todo el país y a las diferentes bancadas y al congreso le quede claro que vamos a trabajar y estamos trabajando de la mano, aliados en la mejor relación con la Alcaldesa de Bogotá, en torno a un proyecto por el cual los bogotanos votaron y que el Presidente, responsablemente apoya e impulsa.

La Presidencia concede el uso de la palabra a los honorables Senadores:

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador Miguel Uribe Turbay:

Gracias Presidente, valioso este debate sobre el Metro de Bogotá y la gran conclusión que me queda es que primera línea de Metro va a haber a pesar de Gustavo Petro, es decir gracias al trabajo previo que se ha hecho vamos a tener los bogotanos la primera línea de Metro como está contemplada y gracias al Gobierno nacional anterior con 70 % de propiedad en este proyecto pues vamos a apostarle a ampliar el Metro hasta donde sea necesario.

Ahora, yo tengo que insistir que no es cierto que el Metro de Gustavo Petro cuando fue alcalde estaba listo y aquí me sorprende la mentira con la que algunos mienten, es decir las mentiras que

plantean sin sonrojarse y aquí no había en ese Metro estudio de ingeniería de detalle, no había CONFIS y quien tomó la decisión de no permitir seguir era el Gobierno que tenía el 70 % de la financiación y de la propiedad del proyecto.

Ahora, las lecciones que algunos reclaman de humildad, deberían aplicarlas como propias, son muchas de las personas que aquí hablaron las que demandaron el Metro, que buscaron retrasar el proyecto cuando estaba listo y que hoy lo reclaman como propio, cosa que hoy rescató, Senador David, porque finalmente lo que queremos es el proyecto.

Pero lo que quiero que quede claro a los colombianos que nos están viendo, esas obras que aquí se celebran unánimemente, que todos aquí reclaman como propias, comenzaron sin excepción en el Gobierno de Enrique Peñalosa, ese es el Gobierno que volvió a imprimir una revolución en materia de infraestructura y no solo vial, educativa, cultural, deportiva, para Bogotá.

Y Concejal Lucía, ese detonante crecimiento económico ya lo preveíamos en el Gobierno de Peñalosa, porque fuimos nosotros los que financiamos, contratamos y diseñamos la inmensa mayoría, y las pocas que se están contratando en esta época fueron diseñadas, estructuradas por nuestro Gobierno, cosa que celebro, porque fue mucho lo que nos criticaron por hacer esas obras que hoy reclaman como propias.

Pero eso está bien, yo creo que finalmente el tiempo nos vuelve a dar la razón y serán muchas de las personas que de manera agresiva, personal, cizañera, nos atacaron en ese momento, que hoy gozan de la posibilidad de beneficiarse del resultado y del trabajo que hicimos con tanto esfuerzo.

Pero qué bueno, Metro va a haber, primera línea y seguramente estamos listos para apoyar el resto de la continuación de los proyectos, gracias Ministro por acompañarnos y por sus respuestas, Presidente gracias, 2 minutos 53 segundos utilice.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador Alejandro Carlos Chacón Camargo:

Gracias Presidente, agradecerle mucho a la señora Alcaldesa que nunca ha dejado de venir al Congreso, esta es su cancha y hoy lo demuestra, soberbia intervención, nos aclara mucho a algunos de nosotros y a los colombianos de lo que está sucediendo y como usted ha venido avanzando en esa ejecución y me parece maravilloso que esa tenacidad suya no haga que esto cambie.

Y que le aclare al país que esto ya está financiado, que cualquier cosa que pase no corresponde a algo que tenga que ver con su señoría, que usted ya todo lo tiene avanzado y ha continuado con lo que se pretendía que son los sueños de los bogotanos y los colombianos, y como usted dice Bogotá no es solo de los bogotanos, es de todos nosotros.

Me llama mucho la atención y yo creo que hay que cambiar un poco ese discurso al señor Ministro, lo oí decir si no estoy mal dos veces, el Presidente financió el 70 % o financia el 70 %, no es el Presidente, es la Nación, es el país, son los colombianos, y eso no se le puede olvidar a ninguno de nosotros, no es el anterior Gobierno, no es este Gobierno, somos nosotros.

Aquí hay que dejar de personalizar, hay que entender que este proyecto, ese 70 % lo estamos poniendo la Nación, no el Presidente, David gracias, esto nos ayuda a comprender además esta gran confusión que tenemos en la Nación debido a esos malos mensajes que se envían a veces y que le crean confusión al país sobre si eso va a ser o no va a ser, o si de verdad se quiere imponer y el Ministro y lo aclara.

Y usted hay que también decirlo alcaldesa, preocupado también porque a él le preocupa también, todos nosotros que esto no avance, que esto se atasque, cuando bien usted con su firmeza y su carácter ha hecho que esto sea, en Gobiernos en donde usted no ha tenido afinidad y sin embargo logró que se comprometieran también los recursos con ellos.

Que hoy lo pueden celebrar, pero lo celebramos es como Nación, gracias alcaldesa, a todos ustedes, a David por la importancia y por entender que Bogotá es de todos nosotros.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador Alfredo Rafael Deluque Zuleta:

Muchas gracias Presidente, muchas gracias a David y a todos los asistentes por traer este importante debate que nos atañe a todos como lo decía el Senador Chacón, Bogotá es la ciudad donde trabajamos, donde vivimos, donde hemos vivido muchos años y pues todo este debate nos importa y lo más importante creo yo que puede suceder hoy es que exista la claridad suficiente de que primero el Metro continúa

Segundo que ojalá exista esa coordinación que necesitamos entre Nación y Gobierno nacional para los subsiguiente, porque pues el Metro no puede quedarse allí. El Metro debe avanzar y no puede quedarse solamente en una sola línea, ni en el proyecto de las otras como lo hemos venido viviendo muy bien lo decía David al principio este es un tema que ha estado en la lupa del Distrito desde la época de Rojas Pinilla, pues imagínese que hasta hoy no lo hubiéramos podido lograr.

Y es lamentable que los políticos no nos hallamos puesto de acuerdo incluyo a todos para que esto pueda avanzar, hoy que está avanzando tenemos que darle todo el apoyo a la alcaldesa para que esto siga adelante y tener la posibilidad de que podamos darle al país y a la ciudad esa buena noticia de que va a existir esa coordinación entre el Gobierno nacional, el Gobierno distrital y bancadas entre todos.

Yo quería también perdonarme que salga un poco el tema, pero yo quería también preguntarle al señor Ministro, en especial dada la situación de emergencia invernal que estamos viendo en todo el país y en especial en Bogotá con lo sucedido en La Calera, o más bien quería como recomendarle que sería bueno que esa coordinación que usted está viendo entre Alcaldía, entre Gobierno nacional y Gobernación de Cundinamarca pues se tenga en cuenta para buscar soluciones definitivas a eso que viene ocurriendo en La Calera desde hace mucho tiempo y que podría si no nos ponemos todos de acuerdo, desembocar en una tragedia más grande de lo que vimos que sucedió este fin de semana.

Preguntarle al Ministro ¿cómo podrían hacer esa coordinación también?, en cuanto a las obras que se debe hacer y que podrían ayudar también al descongestionamiento de una ruta que afecta también el tráfico y la movilidad de los bogotanos y quienes viven a sus alrededores.

Perdón que me salga un poco del tema señor Ministro, pero yo creo que es un tema también que puede ser objeto de que usted simplemente lo pueda tener en cuenta y lo pueda mencionar con el fin de que también podamos darle una respuesta a esas comunidades que han sido afectadas en estos días.

Muchas gracias a todos y que bueno que se haya dado este debate tan relevante para todos en este momento.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador David Andrés Luna Sánchez:

Presidente muchas gracias, reiterarle la gratitud a usted por haber asumido la coordinación del mismo otorgándole plenas garantías a todos y permitiendo tiempo suficiente para dar una discusión que es importante.

Importante para Bogotá, importante para el país, Presidente cuando uno gana las elecciones gobierna, pero cuando las pierde controla, nosotros perdimos las elecciones y estamos absolutamente conscientes de ello, por eso ejercemos control.

Mi partido, es un partido independiente frente al Gobierno y frente al Gobierno Bogotá, pero yo lo dije desde el primer día, una cosa es hacer oposición y otra muy distinta es hacer daño, uno tiene que tener la altura, pero sobre todo la tranquilidad de poder reconocer las cosas buenas que quienes piensan distinto a uno están adelantando y están avanzando.

Y eso lo menciono porque que importante lograr en este tipo de discusiones, pero ojalá de muchas otras coordinaciones, momentos como el que se vive hoy, yo creo que vale la pena señalar y vale la pena aplaudir el compromiso del señor Ministro de Transporte, por supuesto, del señor Presidente, de todo su equipo técnico con la segunda línea del Metro Bogotá, esa es una gran noticia para Bogotá y para Colombia y se lo agradecemos Ministro, se lo agradecemos como bogotanos, pero se lo agradecemos como colombianos porque comienza a haber un norte establecido que le va a permitir a

la ciudad, como lo dijo la señora Alcaldesa, tener herramientas para seguir creciendo, y finalmente tener un hito, que nos va a permitir sentirnos orgullosísimos de lo que han logrado ustedes, yo, entonces, en ese primer punto no tengo sino aplausos de pie para ustedes señora alcaldesa por su insistencia, por su persistencia, por su dedicación, por su entusiasmo y por nunca rendirse en algo que desde el día uno, lo recuerdo yo, usted generó como proyecto insignia que era lo que mostró acá.

Ahora, dicho eso me voy con una preocupación, me voy con una gran preocupación y excúseme no lo saludé al principio lo hago ahora querido Antonio Sanguino exsenador de la República y hoy Jefe de Gabinete Bogotá y es que entiendo que el señor Ministro de Transporte ha dicho esperemos hasta el 8 de enero para saber ¿cuáles son las conclusiones del contratista?, eso está bien, eso lo respeto, no lo comparto, no creo que valga la pena hacer un esfuerzo de semejante magnitud para modificar las condiciones de un trazado, pero estoy de acuerdo, es la política y es una decisión política, la preocupación de fondo es que hay una gran contradicción, entre lo dicho por el señor Ministro de Transporte y lo he escrito por el señor Viceministro de Hacienda, la carta del Viceministro de Hacienda es contundente, contundente.

Además, una carta muy de mi agrado por su estilo, sin carreta, al punto, eso le hace falta a la política colombiana, abandonar tanta arandela y decir lo que se tiene que decir.

Si este contrato tiene un costo adicional, nosotros Nación no ponemos un solo peso, le corresponderá a Bogotá hacerlo, dice esa carta, yo me voy con lo escrito, y lo que espero es que apelemos al sentido común, lo dijo Ariel Ávila, lo dijo Guillermo Reyes, lo dijo Claudia López, en el pasado pudo haber discusiones sobre unos u otros de los líderes que guiaron a esta ciudad y que guiaron a este país, pero estamos en el Gobierno del cambio y yo espero del Gobierno del cambio ejemplo.

Yo entiendo que el Presidente Petro tiene su corazoncito como lo tengo yo, y a uno le duele claro que sí, que sus proyectos, sus obras, o las modifiquen o en su defecto las dejen a un lado, pero habrá que preguntarle a Miguel Ángel que ya no está sobre la Capilla Sixtina, ese tipo de temas siento yo que es el reto que tenemos de aquí hasta enero.

Valoro mucho que el señor Ministro se haya puesto el pin de la señora Alcaldesa, eso creo que es la foto más importante de los últimos meses, le agradezco mucho y como lo dijo el doctor Alexander López, pues esperamos que este proyecto, uno de los más grandes del país para salir adelante, entre otras doctor Alexander, porque de la financiación de este proyecto seguramente depende mucho los del Valle, que a usted le interesan profundamente.

Pues precisamente a ese Tren me refiero, si se subterraniza de la primera a la 72 la Caracas, seguramente el tren de cercanías no irá en el Gobierno del Cambio, a los concejales muchas

gracias, doctor Chacón a usted, a mis colegas como el doctor Deluque, la doctora María Fernanda, el doctor Óscar Barreto, el doctor Benedetti, que han permanecido conectados permanentemente, muchas gracias, y a usted Presidente, muchas gracias por esta gran oportunidad para Bogotá y para el país.

Nos vamos felices por un debate con altura, con buenas noticias, pero con la preocupación mencionada.

Muchas gracias.

La Presidencia ofrece el uso de la palabra al doctor Guillermo Francisco Reyes González, Ministro de Transporte:

Con toda la disposición de superar todas las tragedias que está viviendo el país, los desastres por la ola invernal, creo indudablemente que el tema de La Calera ya no aguanta más sin el túnel que atravesase Bogotá La Calera, no podemos seguir dependiendo de una sola vía y en las condiciones en que está es una zona como dice el alcaldesa muy compleja donde se invadió la montaña y la montaña está pasando su cuenta.

Así que hay que pensar prontamente, por supuesto, hubo un proyecto que estaba en la ANI para ese tema del túnel, habrá que conversarlo con la Alcaldesa, el Gobernador y la Nación y lo vamos a hacer, y como dijo el Senador Chacón no es el 70 % del Presidente Petro, sino que el Presidente Petro representa a la Nación que pone el 70 %, pero así es, son recursos de todos nosotros.

Finalmente, sobre el tema que plantea el Presidente, decirle lo siguiente, la semana pasada con el Presidente del Congreso el Senador Roy Barreras estuvimos en Cali, nos reunimos con todos los actores en el Valle, que tienen que ver con la tragedia que está viviendo la entrada y la salida de Buenaventura, Dagua, la vía Buga Buenaventura, la zona de Lobo Guerrero estuvieron comisiones de la ANI, y del Invías presentes.

Han ido atendiendo los requerimientos, yo le diría lo siguiente, lo primero es que el corredor Buga-Buenaventura está adjudicado, esa no es una solución para la ola invernal, pero sí estamos interviniendo con una suma superior a 16.000 millones, la atención de la vía que asegure el transporte de carga, de pasajeros, de vehículos, entre el Pacífico, Buenaventura y el centro del país, la solución definitiva a esa vía que quedó absolutamente afectada tardaría entre cinco y seis meses.

Es una obra compleja porque hay que hacer una cantidad de actividades técnicas etc. y eso demanda tiempo, pero así como un puente que tenemos que hacer para unir Arauca y el Caquetá se hizo en un mes y medio cuando tenía cuatro meses previstos, yo creo que aquí trabajando como lo está haciendo el Invías podremos lograrlo antes de tiempo.

Así que Senador tenemos todos los equipos técnicos, todos los de las concesiones etc. trabajando por una solución a la zona del Valle del Cauca,

ya con actividades para utilizar vías alternas y no afectar a la población.

Y cierro diciendo que el Tren de Cercanías va muy avanzado, en la reunión del jueves pasado ya la Gobernadora nos afirmaba que en diciembre debe terminar la segunda fase, y ya entraríamos en la última a partir de enero de estructuración donde ya la Nación entra como ya lo hizo el Presidente a decir que apoya ese tren de cercanías.

Pero no quería cerrar sin decir que es indudable al Senador Miguel Uribe decirle que a diferencia de lo que él dijo, es gracias a que el Presidente de la República es Gustavo Petro que habrá Metro, porque si fuera presidente Enrique Peñalosa seguramente ya se habría suspendido o demandado y presentado una nueva propuesta de Metro para Bogotá, u otro TransMilenio que remplazar ese Metro.

III

Negocios sustanciados por la Presidencia

Anexo número 1 Respuestas de la Proposición número 93 – Ministerio de Hacienda y Crédito Público



**MINISTERIO DE HACIENDA Y
CRÉDITO PÚBLICO**

2. Despacho del Viceministro General
1.1 Oficina Asesora de Jurídica
Bogotá D.C.

Radicado: 2-2022-053204
Bogotá D.C., 16 de noviembre de 2022 20:20

Doctora
YURY LINETH SIERRA TORRES
Secretaría General Comisión Primera Constitucional Permanente
Senado de la República
CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Carrera 7 No 8-66- Edificio Nuevo del Congreso
Ciudad

Radicado entrada
No. Expediente 45712/2022/OF

Asunto: Respuesta Proposición 93 de 2022- Proyecto de construcción del Metro de Bogotá.

Respuesta Secretaría:

En atención a la comunicación del asunto, a través de la cual se remitió la Proposición 93 de 2022 presentada por el Honorable Senador David Luna Sánchez, mediante la cual solicita información relacionada con el proyecto de construcción del Metro de Bogotá, de manera atenta se informa que una vez revisado el cuestionario que la acompaña, se encontró que las preguntas 1 (parcial), 2, 3 y 4 son competencia de otra entidad, razón por la cual se realizó el respectivo traslado a la Empresa Metro de Bogotá S.A. a través del oficio que se adjunta a la presente comunicación.

Precisado lo anterior, este Ministerio, dentro del ámbito de su competencia, proceda a dar respuesta, en los siguientes términos:

"1. Teniendo en cuenta la TRM en los últimos meses, sobre la línea de 1 del metro de Bogotá en ejecución, señale ¿Cuál es el impacto de este fenómeno en la ejecución del contrato? ¿Cómo está distribuido el riesgo cambiario entre las partes del contrato? ¿Cómo está distribuido el riesgo cambiario en el convenio de cofinanciación suscrito con el Gobierno Nacional? ¿Qué medidas ha propuesto el Gobierno Nacional para mitigar el impacto de esta problemática en la financiación del proyecto?"

Respuesta: Es importante aclarar en primera medida que el Ministerio de Hacienda y Crédito Público no es firmante ni ejecutor de la Primera Línea del Metro de Bogotá, por esta razón como se anunció anteriormente se dio traslado a la Empresa Metro de Bogotá, quienes como contratantes del proyecto tienen los detalles de los riesgos del proyecto, incluido el riesgo cambiario, siendo competente dicha entidad para atender esta pregunta.

El convenio de cofinanciación en su Cláusula 2.2 "Aportes de la Nación" establece que "La Nación no asumirá ninguna obligación de pago que implique: (i) desembolsos superiores a los pactados para la Nación en la presente cláusula, o (ii) la financiación de un componente del Proyecto que no se encuentre dentro de los **Componentes Elegibles**".

Por su parte la Cláusula 3. "Diferencia Entre el Valor de los Aportes y el Valor Final del Proyecto" define que "Los aportes del Distrito corresponderán, por lo menos, al monto total estipulado en la Cláusula 2.3 del presente **Convenio**. Cualquier costo adicional del Proyecto, por cualquier concepto, deberá ser asumido por el **Distrito**".

De acuerdo con lo anterior y toda vez que el proyecto se presentó para su cofinanciación con su soporte financiero y el respectivo análisis de riesgos, incluida la TRM, y se aprobó y financió hasta por \$22.330.988.274.841 constantes de 2017 de los cuales corresponden \$15.143.344.413.284 a la Nación incluido el servicio de la deuda, la Nación no tiene ninguna porción del riesgo cambiario o de cualquier costo adicional al pactado en el convenio de cofinanciación.

Dado que es un proyecto que no se ejecuta desde la esfera Nacional, en el cual ningún integrante de la Nación actúa como firmante del contrato ni asume riesgos adicionales a los pactados desde el convenio de cofinanciación, la Nación no tiene contemplada la realización de medidas para mitigar un eventual impacto de dicha problemática para el proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá – Tramo 1 específicamente.

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


Cordialmente,

DIEGO GUEVARA
Viceministro General
DGPEOAJ


Anexo: Lo enunciado
Elaboró: Nalia Margarita Mejía Suárez
Revisó: Andrea del Pilar Suárez Pinto

VICEMINISTRO CÓDIGO 0020
Firmado digitalmente por: MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO
Firmado digitalmente por: DIEGO ALEJANDRO GUEVARA CASTANEDA

Anexo número 2 Respuestas de la Proposición número 93 – Ministerio de Transporte

 **MINISTERIO DE TRANSPORTE**

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20221081301151



11-11-2022

Bogotá D.C., 11 de noviembre de 2022

Doctora
YURY LINETH SIERRA TORRES
Secretaría General
Comisión Primera de Senado
CONGRESO DE LA REPÚBLICA
comision.primer@senado.gov.co
Cra 7 No 8-68, Edificio Nuevo del Congreso
Bogotá

Asunto: respuesta cuestionario Debate de Control Político Proposición No. 93 de 2022.

Respetada Secretaria Sierra y Honorables Senadores,

En atención a la Proposición No. 93 referente al "proyecto de construcción del Metro de Bogotá", presentada por el Senador David Luna Sánchez, nos permitimos dar respuesta a sus preguntas de la siguiente manera:

1. Teniendo en cuenta el incremento de la TRM en los últimos meses sobre la Línea 1 del Metro de Bogotá en ejecución señale, ¿Cuál es el impacto de este fenómeno en la ejecución del contrato? ¿Cómo está distribuido el riesgo cambiario entre las partes del contrato? ¿Cómo está distribuido el riesgo cambiario en el convenio de cofinanciación suscrito entre el Gobierno nacional? ¿Qué medidas ha propuesto el Gobierno nacional para mitigar el impacto de esta problemática en la financiación del proyecto?

2. Sobre la Línea 1 del Metro de Bogotá en ejecución, señale ¿Cuál es el porcentaje de avance comparados con el cronograma contractual vigente? ¿En qué nivel de avances se encuentra la aprobación por parte de las empresas de servicios públicos y las entidades competentes en aspectos ambientales y de movilidad?

La Empresa Metro de Bogotá S.A. - EMB, en calidad de Ente gestor del Proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá, adelantó la estructuración técnica, legal y financiera del proyecto ETLF - PLMB en desarrollo de la cual se analizaron diferentes escenarios para la ejecución e implementación del mismo, con base en los cuales, se determinó el perfil de aportes de la Nación y el Distrito, al igual que las operaciones de financiación requeridas para viabilizar la ejecución del proyecto.

A partir de la ETLF - PLMB, la EMB adelantó los estudios previos, de oportunidad y de conveniencia; así como los pliegos con todas las condiciones técnicas, legales y financieras para desarrollar el proceso de contratación de la concesión integral del proyecto, que se materializó con la suscripción del Contrato de Concesión 163 de 2019 con Metro Línea S.A.S.

El documento CONPES 3961 de 2019 contempla lineamientos de política de riesgo contractual del estado para proyectos de sistemas férreos de pasajeros cofinanciados por la Nación, en lo correspondiente al riesgo cambiario plantea lo siguiente:

"El riesgo cambiario se refiere a los efectos favorables o desfavorables derivados de una eventual variación de los flujos de un proyecto, debido a que sus ingresos y egresos están denominados o dependen del comportamiento de la tasa de cambio frente a monedas distintas al peso colombiano. Este riesgo se debe asignar al inversionista privado.

En este sentido, se recomienda el uso de instrumentos financieros como coberturas, garantías o seguros, entre otros, con el fin de mitigar el riesgo cambiario descrito en esta sección.

No obstante, en caso de que la incorporación de los instrumentos financieros descritos anteriormente eleven sustancialmente el costo o dificulten la viabilidad financiera del proyecto, o cuando la entidad contratante cuente con fuentes de recursos en otras monedas, esta podrá determinar en el contrato un cubrimiento de este riesgo en la referente a la variación de la tasa de cambio del peso colombiano con otra moneda o la variación del índice inflacionario del país de la moneda extranjera, en los siguientes eventos:

la actualización de la porción de la remuneración que se encuentra expresada en una moneda diferente al peso colombiano, o la entrega directa de la remuneración en otra moneda distinta al peso colombiano."

Conforme a lo anterior, se considera que le corresponde a la EMB, como estructurador del proyecto y del Contrato de Concesión 163 de 2019, informar del posible impacto de la TRM en la ejecución del señalado contrato y de la forma de distribución del riesgo cambiario entre las partes del contrato.

Con relación a la segunda pregunta, se traslada la información aportada por la Empresa Metro de Bogotá, referida al avance en la ejecución del proyecto PLMB, al corte del 31 de octubre de 2022, así

- Avance físico del proyecto:
 - % Programado temprano: 17,16%
 - % Programado tardío: 15,01%
 - % Ejecutado real: 17,33%

Respecto a la Etapa Pre operativa (contempla fase previa, etapa de construcción y etapa de pruebas) el concesionario tiene los siguientes avances, con corte al 31 de octubre de 2022:

Etapa pre operativa:

- Avance general del contrato de cesionario en lo correspondiente a la etapa pre operativa:
 - % Programado temprano: 5,99%
 - % Programado tardío: 5,43%
 - % Ejecutado real: 7,40%

En la Fase previa de la Etapa pre operativa, actualmente en desarrollo, el Contrato de Concesión 163 de 2019 tiene los siguientes avances, con corte al 31 de octubre de 2022:

- Avance del concesionario de la fase previa:
 - % Programado temprano: 88,46%
 - % Programado tardío: 79,78%

- % Ejecutado real: 79,78%

- Avance del concesionario de los estudios y diseños:
 - % Programado temprano: 94,03%
 - % Programado tardío: 88,19%
 - % Ejecutado real: 82,56%
- Avance del concesionario de las obras para intercambiador vial de la CI 72:
 - % Programado temprano: 12,25%
 - % Programado tardío: 7,68%
 - % Ejecutado real: 4,82%
- Avance del concesionario de las obras para la adecuación del terreno del patio taller:
 - % Programado temprano: 22,71%
 - % Programado tardío: 18,88%
 - % Ejecutado real: 60,28%

No obstante, la información que ofrece el Ministerio de Transporte, con relación a las preguntas 1 y 2, nos permitimos informar que esta Cartera Ministerial realizó traslado a la Empresa Metro de Bogotá S.A. - EMB, por medio del oficio con radicado MT No 20221081300791, para que en el marco de sus competencias de respuesta a cada uno de los requerimientos planteados.

De acuerdo a lo expuesto anteriormente, es importante recordar que si bien la Nación junto al Distrito participan en la cofinanciación de los proyectos primera línea del Metro de Bogotá – tramo 1 y Línea 2 del Metro de Bogotá, conforme a los documentos CONPES 3900 de 2017 y 4104 de Declaratoria de Importancia Estratégica de cada uno de ellos, y a los correspondientes convenios de cofinanciación, a la Empresa Metro de Bogotá - EMB como Ente Gestor del proyecto le corresponde realizar la planeación, estructuración, construcción, operación, explotación y mantenimiento de las líneas férreas y de metro, tal y como lo establece el artículo 96 del Acuerdo Distrital 761 de 2022, de la siguiente manera:

"Corresponde a la empresa METRO DE BOGOTÁ S.A. realizar la planeación, estructuración, construcción, operación, explotación y mantenimiento de las líneas férreas y de metro que hacen parte del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá, así como la adquisición, operación, explotación, mantenimiento, y administración del material rodante".

3. Sobre la Línea 1 del Metro de Bogotá, en ejecución señale ¿Cómo se prevé su integración con medios de transporte regionales como el Regiotram de Occidente o el Transporte Intermunicipal con el SITP de Bogotá para que las personas accedan al servicio de una tarifa integrada?

Inicialmente, es preciso indicar que el transporte masivo de pasajeros, de acuerdo con el artículo 2.2.1.2.1.2. del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, es aquel que se presta a través de una combinación organizada de infraestructura y equipos, en un sistema que cubre un alto volumen de pasajeros y da respuesta a un porcentaje significativo de necesidades de movilización.

A su vez, el artículo 2.2.6.4.1. del citado decreto, establece que la autoridad de transporte para el servicio público de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram son los entes territoriales o

administrativos, debidamente autorizados por el Ministerio de Transporte. Y, a su vez, dispone que "(...) los entes territoriales o administrativos deberán establecer la autoridad de transporte encargada de la planeación y regulación de los sistemas masivos y determinar el ente responsable de adelantar las acciones para la integración, evaluación y seguimiento de la operación del transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram, así como llevar a cabo los procesos de selección necesarios para poner en marcha la integración del transporte colectivo con el actual sistema de transporte público masivo bajo las condiciones previstas en el Plan Maestro de Movilidad, la Ley 310 de 1996 y sus normas reglamentarias y modificatorias (...)"

En tal virtud, la autoridad de transporte competente, como se mencionó anteriormente, para temas relacionados con el Metro de Bogotá es aquella que sea constituida por el ente territorial o administrativo, en este caso, a través del Acuerdo Distrital 642 de 2016¹, el Concejo autorizó a la Alcaldía Distrital de Bogotá la constitución de la Empresa Metro de Bogotá S.A. para que realizara la planeación, estructuración, construcción, operación, explotación y mantenimiento de las líneas de metro que hacen parte del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá.

Por su parte, la autoridad competente para el proyecto Regiotram es la Gobernación de Cundinamarca, de conformidad con el artículo 2 de la Resolución 4870 de 2017 del Ministerio de Transporte, "por la cual se define el área de influencia para el Sistema de Transporte Masivo "Regiotram Corredor de Occidente", se aprueba la Autoridad de Transporte para la administración, planeación y regulación del Sistema y se dictan otras disposiciones".

De esta manera, la organización de la integración de la primera línea del metro de Bogotá con el proyecto Regiotram, les corresponde a las autoridades competentes, es decir, a la Empresa Metro de Bogotá, a la Gobernación de Cundinamarca y a la Empresa Férrea Regional como Ente Gestor del proyecto. Por lo tanto, se dio traslado de la presente pregunta mediante los oficios radicados Nos. 20221081300791, 20221081313711, 20221081314001

Por otro lado, para la integración del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera y el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá - SITP, de conformidad con lo establecido en el literal d del artículo 1 del Decreto 080 de 1987², les corresponde a los municipios y al Distrito Especial de Bogotá, el ejercicio de las siguientes funciones:

"(...)


d) Racionalizar el uso de las vías municipales en los respectivos municipios y en el Distrito Especial de Bogotá, y como consecuencia: i) Otorgar, negar, modificar, revocar y cancelar las autorizaciones para los recorridos urbanos que deben cumplir las empresas que prestan servicios intermunicipales de transporte de pasajeros en cada municipio y en el Distrito Especial de Bogotá; ii) Propender por la adecuación y reestablecimiento de vías de acceso y salida de los terminales de transporte terrestre y adoptar las medidas necesarias para asignar la localización adecuada de las empresas transportadoras, y iii) adecuar la estructura de las vías nacionales dentro del respectivo perímetro urbano de conformidad con las necesidades de la vida municipal (...)" (subraya fuera de texto).

¹ "por el cual se autoriza al alcalde mayor en representación del distrito capital para participar, conjuntamente con otras entidades descentralizadas del orden distrital, en la constitución de la empresa metro de Bogotá s.a., se modifican parcialmente los acuerdos distritales 118 de 2003 y 257 de 2006, se autorizan compromisos presupuestales y se dictan otras disposiciones en relación con el sistema integrado de transporte público de Bogotá"

² "Por el cual se asignan unas funciones a los municipios en relación con el transporte urbano."

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20221081301151



11-11-2022

De igual manera, el artículo 2.2.1.4.2.1. del Decreto 1079 de 2015, establece que la autoridad competente para la modalidad de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera es el Ministerio de Transporte, sin embargo, el artículo 8 de la Ley 336 de 1996³, dispone que "bajo la suprema dirección y tutela administrativa del Gobierno nacional a través del Ministerio de Transporte, las autoridades que conforman el Sector y el Sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal [...]".

Por consiguiente, la integración entre el servicio de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera con el SITP, le corresponde coordinarla a la Alcaldía Distrital, teniendo en cuenta que es la autoridad de tránsito facultada para organizar los recorridos internos del transporte intermunicipal en su jurisdicción y así, procurar por una efectiva prestación del servicio público de transporte.

4.Sobre la Línea 2 del Metro de Bogotá, señale ¿Cuál es el cronograma para abrir licitación? ¿En qué consiste el acuerdo de cofinanciación suscrito con el ex presidente Iván Duque Márquez el pasado 4 de agosto?

Al igual que el proyecto PLMB, le corresponde a la EMB, en calidad de ente gestor, realizar la planeación, estructuración, construcción, operación, explotación y mantenimiento de la Línea 2 del Metro de Bogotá – L2MB. En este marco, dicha empresa adelantó la estructuración técnica, legal y financiera del proyecto.

Ahora bien, conforme a la información presentada por la EMB, el cronograma propuesto para la contratación del proyecto es el siguiente:

Documentos de licitación Línea 2 (Cronograma)

Año 2023*	
Apertura proceso precalificación	1° trimestre
Apertura del proceso de licitación pública	2° trimestre
Adjudicación	4° trimestre
Suscripción del Contrato	4° trimestre


*Fechas que están sujetas a trámites con Nación, Distrito, Bancas Multilaterales u otros y por lo tanto, podrán ser objeto de modificación.

³ Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte."

No obstante, la información suministrada por el Ministerio de Transporte; respecto al presente numeral, de acuerdo a las competencias de la Empresa Metro de Bogotá como Ente Gestor del proyecto, se dio traslado de la presente pregunta mediante el oficio radicado MT No. 20221081300791.

En los anteriores términos damos respuesta a su petición no sin antes indicar que este Despacho esta presto a atender cualquier inquietud adicional que se presente.

Cordialmente,



GUILLERMO FRANCISCO REYEZ GONZÁLEZ
MINISTRO DE TRANSPORTE

Revisó: Sol Ángel Cala Acosta - Asesora Ministro de Transporte
Natalia Enriquez - Asesora Ministro de Transporte
Angélica María Yance Díaz - Coordinadora Grupo de Regulación

Proyectó: María Alejandra Onzaga - Oficina Enlace Congreso
Milagro Gamarra Rueda - Abogada Grupo de Regulación

Siendo las 1:15 p. m., la Presidencia levanta la sesión y por secretaría se convocará para la próxima sesión.

PRESIDENTE,

FABIO RAUL AMIN SALEME

VICEPRESIDENTA,

AIDA MARINA QUILCUE VIVAS

SECRETARIA GENERAL,

YURY LINETH SIERRA TORRES