



# GACETA DEL CONGRESO

## SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXVII - N° 1118

Bogotá, D. C., martes, 11 de diciembre de 2018

EDICIÓN DE 44 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO  
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO  
www.secretariassenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO  
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA  
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

# SENADO DE LA REPÚBLICA

## ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN TERCERA CONSTITUCIONAL  
PERMANENTE HONORABLE  
SENADO DE LA REPÚBLICA  
**ACTA NÚMERO 09 DE 2018**

(octubre 9)

En la ciudad de Bogotá, D. C., siendo las 10:40 a. m., El día martes 9 de octubre de 2018 se reunieron en el recinto de esta célula legislativa, los miembros de la Comisión Tercera Constitucional Permanente con el fin de poner a consideración el siguiente orden del día:

### ORDEN DEL DÍA

Sesión ordinaria del día martes 9 de octubre de 2018

Hora: 10:00 a. m.

I

**Llamado a lista y verificación del quórum**

II

**Consideración y aprobación de las Actas números 05 y 06 de 2018, correspondientes a las sesiones de los días 25 y 26 de septiembre de 2018**

III

### Debate

Citados: señor Ministro de Hacienda y Crédito Público, *doctor Alberto Carrasquilla Barrera*; al Presidente de la Financiera de Desarrollo Nacional, *doctor Clemente del Valle Borrás*; a la Directora del Departamento Nacional de Planeación, *doctora Gloria Amparo Alonso Másmela*; al Alcalde Mayor de Bogotá, señor *Enrique Peñalosa*. E invítase al Procurador General de la Nación, *Fernando Carrillo Flórez*; al Contralor General de la República, *Carlos Felipe Córdoba*; al Concejal de Bogotá, *Hollman Morris*, con el fin de dar cumplimiento a la

Proposición número 05/2018, sobre “*La gran obra de infraestructura de la nación, el metro elevado de Bogotá*”. Suscrita por el honorable Senador *Gustavo Bolívar Moreno*.

### CUESTIONARIOS:

**Ministro de Hacienda y Crédito Público, doctor Alberto Carrasquilla**

1. Teniendo en cuenta que el metro elevado de Bogotá es la mayor obra de infraestructura de la nación y de la ciudad de Bogotá, sírvase informar:

Sírvase

- Sírvase informar de manera detallada cuánto le cuesta a la nación esta obra de infraestructura, indicando la distribución en presupuesto y las vigencias futuras;
- Sírvase entregar de forma desglosada y detallada el costo del metro elevado, indicando el aporte de la nación, el valor en créditos con entidades financieras internacionales y el aporte del distrito;
- Sírvase adjuntar todos los estudios, contratos, convenios y actos administrativos proferidos para el inicio de la obra del metro elevado;
- Sírvase informar, con base en que estudios y criterios técnicos y jurídicos que se aprobaron por el Gobierno nacional, las operaciones con entidades financieras internacionales para la búsqueda de créditos de infraestructura para la materialización del metro elevado;
- Sírvase adjuntar el informe entregado por la interventoría que da cuenta de la terminación de los estudios de factibilidad del metro elevado, que debió haber sido aprobado antes de la expedición del Conpes;

- f) Sírvase adjuntar las actas de aprobación del crédito público que está respaldado por las vigencias futuras aprobadas por el Gobierno nacional en noviembre de 2017;
- g) Sírvase adjuntar toda la documentación que soporta la aprobación de una sola licitación del metro elevado.
2. Sírvase entregar un informe detallado de todas las reuniones realizadas en cabeza del Ministerio de Hacienda con las entidades financieras internacionales “posibles inversionistas” del metro, en la que se especifiquen los acuerdos hasta la fecha.
3. Sírvase informar en qué estado se encuentra la licitación del proyecto de metro elevado.
4. Sírvase adjuntar los contratos, actos administrativos, convenios y demás documentos proferidos por el Ministerio de Hacienda sobre el proyecto del metro elevado de Bogotá.
5. ¿Cuál es el porcentaje de participación en la financiación, banco por banco, que harán el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco Mundial (Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento) y el Banco Europeo de Inversiones (BEI) para la construcción del metro de Bogotá?
6. ¿Cuál es el monto en dólares de participación en la financiación, banco por banco, que harán el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco Mundial (Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento) y el Banco Europeo de Inversiones (BEI) para la construcción del metro de Bogotá?
7. En la asociación financiera con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco Mundial (Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento) y el Banco Europeo de Inversiones (BEI), ¿cuál es el marco normativo de estas entidades mencionadas que permitirá diseñar la licitación del metro de Bogotá?
8. Dentro del más reciente cronograma del proyecto metro de Bogotá, ¿cuál es la destinación del crédito por 600 millones de dólares y la operación inicial por 70 millones de dólares aprobados por el BID?
9. ¿Cuál es la razón jurídica para que el proyecto metro de Bogotá utilice normas de la banca multilateral, dirigidas a seleccionar la empresa o grupo de empresas que desarrollarán el proyecto?
10. Por favor envíe las distintas actas de las reuniones realizadas entre la Alcaldía de Bogotá y sus entidades con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco Mundial (Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento) y el Banco Europeo de Inversiones (BEI).

**Presidente de la Financiera de Desarrollo Nacional, doctor Clemente del Valle Borráez**

1. Teniendo en cuenta que el metro elevado de Bogotá es la mayor obra de infraestructura de la nación y de la ciudad de Bogotá, sírvase informar:
  - a) Cuál es el porcentaje es la distribución de su financiación tanto del orden nacional, distrital, como de privados.
2. ¿Cuál es el plan de endeudamiento, y cuál es el monto total, que será destinado a financiar la primera línea del proyecto metro de Bogotá?
3. ¿Cuáles son las empresas, o consorcios, que a la fecha se han presentado a la etapa de precalificación para la construcción del metro de Bogotá de acuerdo con el más reciente cronograma de dicho proyecto?
4. Dentro del más reciente cronograma del proyecto metro de Bogotá, ¿cuál es la destinación del crédito por 600 millones de dólares y la operación inicial por 70 millones de dólares aprobados por el BID?
5. ¿Cuál es la razón jurídica para que el proyecto metro de Bogotá utilice normas de la banca multilateral, dirigidas a seleccionar la empresa o consorcios, que desarrollarán el proyecto?
6. Por favor envíe las distintas actas de las reuniones realizadas entre la Alcaldía de Bogotá y sus entidades con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco Mundial (Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento) y el Banco Europeo de Inversiones (BEI) en relación con el proyecto del metro de Bogotá.
7. Por favor envíe copia de la comunicación con Radicado número 20176630488922 del 15 de septiembre, donde la FDN certificó que los estudios realizados en el marco de la estructuración técnica, legal y financiera han alcanzado un nivel de factibilidad.
8. Sírvase a adjuntar el acta de interventoría que dio cuenta de que los estudios de factibilidad del metro elevado de Bogotá ya se habían terminado para la fecha de aprobación del Conpes.

**Procurador General de la Nación, doctor Fernando Carrillo Flórez**

1. ¿En qué ha consistido el seguimiento a los estudios de factibilidad que realiza la Procuraduría General de la Nación?
2. ¿Cuáles han sido los resultados y adelantos que ha identificado la Procuraduría sobre los estudios de factibilidad para el metro de Bogotá?
3. ¿Adelanta la Procuraduría General de la Nación alguna investigación contra alguno de los integrantes del Consorcio Metrobog,

- responsable de adelantar los estudios de factibilidad del metro?
4. ¿Investiga la Procuraduría posibles irregularidades en la adjudicación del contrato que hizo la Financiera de Desarrollo Nacional (FND) al consorcio Metrobog para adelantar los estudios de factibilidad de la primera línea del metro de Bogotá?
  5. De acuerdo con el seguimiento que hace la Procuraduría a los estudios de factibilidad del metro de Bogotá, indique si ¿la Procuraduría ha encontrado posibles demoras injustificadas, irregularidades, o cualquier otra situación que haya podido poner en dilatación el adelanto de los estudios de factibilidad sobre el metro de Bogotá?
  6. De acuerdo con el seguimiento que hace la Procuraduría a los estudios de factibilidad del metro de Bogotá, indique si ¿ha encontrado los soportes legales, técnicos, suficientes y confiables para la construcción del proyecto del metro para la ciudad de Bogotá?
    - a) De no ser así, indique cuáles identificó, cuándo las identificó y cómo.
  7. ¿Ha realizado la Procuraduría pronunciamientos, cartas, conceptos, llamadas de atención, o cualquier comunicación al gerente del metro de Bogotá o a cualquier otra autoridad relacionada con los estudios de factibilidad y licitación del metro de Bogotá, respecto de posibles irregularidades, fallas, demoras, o cualquier otra situación similar?
    - a) De ser así, sírvase anexar dichas comunicaciones.
  8. Desde el mes de febrero de 2017, fecha en la cual debieron empezar los estudios de factibilidad sobre el metro de Bogotá, de acuerdo con la adjudicación de contrato al Consorcio Metrobog, indique, por favor, cuál es el estado de avance de tales estudios de factibilidad.
  9. De acuerdo con las denuncias realizados por el concejal Hollman Morris, en el sentido de señalar que no existen estudios respecto del metro de Bogotá, denuncias, las cuales ha hecho en el Concejo de Bogotá y diversos medios de comunicación, ¿ha abierto la Procuraduría General de la Nación alguna investigación a los concejales que siendo prevenidas estas posibles irregularidades, aprobaron el Conpes?
  10. A juicio de la Procuraduría, ¿los estudios de factibilidad cumplen con los principios establecidos en el artículo 8° de la Ley 1682 de 2013, en términos de accesibilidad, adaptación y mitigación al cambio climático, calidad del servicio, capacidad, competitividad, conectividad, eficiencia, seguridad, sostenibilidad ambiental?
  11. De acuerdo con el seguimiento que realiza la Procuraduría a los estudios de factibilidad, indique si, de acuerdo con el artículo 12 de la Ley 1682 de 2013, la Procuraduría encuentra ajustada a la norma y a los estándares internacionales la identificación de redes, infraestructura y activos existentes, las comunidades étnicas y el patrimonio urbano, arquitectónico, cultural y arqueológico que puedan impactar el proyecto del metro de Bogotá.
  12. De acuerdo con la revisión que realiza la Procuraduría a los convenios y licitación de la primera línea del metro de Bogotá, indique si a la fecha se han identificado anomalías en estos procesos. De ser así, indique cuáles.
  13. De acuerdo con el Contrato 02/2017, por la cual se establece la “Estructuración Técnica del Tramo 1 de la Primera Línea de Metro de Bogotá”, en el que se señala que se contará con 14 meses para adelantar los estudios de factibilidad (lo que se conoce también como Fase 2), indique si la Procuraduría General de la Nación conoce las razones por las cuales hasta el día de hoy la ciudadanía no conoce los resultados finales de tal estudio. En este sentido, sírvase informar si por estos hechos se adelanta alguna investigación de carácter disciplinario.
  14. Sírvase a indicar ¿qué acciones ha adelantado la Procuraduría General de la Nación en relación con las posibles faltas disciplinarias en las que se pudo haber incurrido el Consejo Nacional de Política Económica del Gobierno nacional al haber expedido en el Conpes 39000 2017 el metro de Bogotá como importancia estratégica para la nación sin un estudio de factibilidad, de acuerdo con la Ley 310 de 1996, artículo 2°?

**Alcalde Mayor de Bogotá, doctor Enrique Peñalosa**

1. Sírvase proporcionar una explicación rigurosa y técnica del ¿por qué se desestimó o no se tuvieron en cuenta los estudios del metro subterráneo y en cambio hubo preferencia por la construcción de un metro elevado para la ciudad de Bogotá?
2. El señor Clemente del Valle, Presidente de la Financiera de Desarrollo Nacional, le dijo al Gobierno nacional y al concejo de la ciudad que para el 12 de septiembre del año 2017 ya se habían terminado los estudios de factibilidad del metro elevado<sup>1</sup>. En este sentido, sírvase explicar ¿por qué después del 12 de septiembre de 2017, y a pesar de

<sup>1</sup> Jimmy Ávila Ramírez, “La millonaria suma que Bogotá ha perdido en estudios para el Metro, según Hollman Morris”. La FM, 6 de agosto de 2018, acceso el 8 de agosto de 2018, <https://www.lafm.com.co/bogota/la-millonaria-suma-que-bogota-ha-perdido-en-estudios-para-el-metro-segun-hollman-morris>.

- las declaraciones del señor del Valle, existen tres prórrogas al contrato de elaboración del estudio de factibilidad firmadas entre la Financiera de Desarrollo y el Consorcio Metrobog?
3. Sírvase explicar ¿por qué, bajo las circunstancias expuestas en la pregunta anterior, se expidió un Conpes y el Concejo de Bogotá expidió unas vigencias futuras ordinarias?
  4. Sírvase explicar si en el momento en el que el Distrito le solicitó al Concejo de Bogotá aprobar las vigencias futuras efectivamente se presentó la documentación completa del estudio sobre factibilidad del metro. Favor adjuntar la documentación completa sobre los estudios de factibilidad, cuya fecha, según la ley de vigencias futuras, debe ser anterior a la aprobación del Conpes del metro elevado por parte del Concejo de Bogotá.
  5. En caso de haberse aprobado el Conpes antes de tener la documentación completa sobre la factibilidad del proyecto, por favor señale en cuánto elevó este error el costo del metro elevado.
  6. De la estructuración técnica para el metro elevado deberían existir 27 estudios, pero hasta el 6 de agosto de 2018 solo tres han sido aprobados por la interventoría de la primera línea del metro. En este sentido, por favor explique, ¿por qué, a pesar de no ser conocidos ni la quinta parte de los estudios, ya se ha aprobado en el Conpes la obra del metro para la ciudad de Bogotá como como un proyecto estratégico, y se inició el proceso de selección de contratistas que ejecutarán dicha obra?
  7. La empresa Metrobog acogió la metodología para escoger las empresas que ejecutarán el proyecto del metro elevado conforme a los estándares que ordena el Banco Mundial. De ser así:
    - a) Indique cuáles son las razones técnicas y jurídicas para haber tomado esta directriz.
  8. ¿La suscripción de los contratos de garantía entre el Distrito y el BID implican que el proceso se hará bajo las normas de esta entidad crediticia?
  9. Sírvase explicar, cuáles fueron los criterios técnicos y normativos de selección del BID como entidad de crédito que financiará la obra. Favor adjuntar los documentos que soportan los criterios técnicos y normativos de preselección y selección, en los cuales se dé cuenta del porqué se seleccionó a esta entidad y no a las demás que estaban en concurso: Banco Mundial (Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento) y el Banco Europeo de Inversiones (BEI).
  10. De acuerdo con la pregunta anterior, ¿antes de escoger al BID como entidad de crédito para financiar la obra se tuvo en cuenta que firmaron esta fue la misma entidad que dio concepto de confiabilidad de los estudios de Hidroituango, y participó en los procesos de estructuración del MIO de Cali e implementación del SITP?
  11. Por favor señale a qué se destinarán los desembolsos que realizará el BID. Es decir, ¿se destinarán a replantear el modelo de contratación, a financiar los estudios que hacen falta, o a qué otra gestión? Favor adjuntar los documentos que soporten sus respuestas
  12. Sírvase explicar, cuál es el modelo de contratación para el constructor del metro elevado; al menos del encargado de la primera línea. Favor adjuntar los documentos que soporten este modelo.
  13. ¿Cuáles son los distintos cronogramas que se han diseñado para el proyecto metro de Bogotá durante la presente administración?
  14. Por favor describa cuál es el procedimiento de selección que fue acordado con las entidades de crédito que financiarán el metro de Bogotá.
  15. ¿Cuáles son las empresas, solas o agrupadas, y sus datos de contacto que a la fecha se han presentado a la etapa de precalificación para la construcción del metro de Bogotá de acuerdo con el más reciente cronograma de dicho proyecto?
  16. Por favor envíe las distintas actas de las reuniones realizadas entre la Alcaldía de Bogotá y sus entidades con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco Mundial (Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento) y el Banco Europeo de Inversiones (BEI).
  17. Por favor envíe copia de la comunicación escrita con Radicado número 20176630503492, según la cual el Ministerio de Transporte mediante manifiesta el cumplimiento del objetivo de los diez requisitos, por lo cual solicitó al DNP la elaboración de un documento Conpes para la declaratoria de la importancia estratégica de la PLMB tramo 1.
- Departamento Nacional de Planeación,  
doctora Gloria Amparo Alonso**
1. Por favor envíe el convenio de cofinanciación por parte del Ministerio de Transporte, Ministerio de Hacienda y Crédito Público y las autoridades territoriales, que define los términos y perfiles de aportes por parte del Gobierno nacional y distrital en el proyecto metro de Bogotá.
  2. Por favor envíe el documento con los requisitos técnicos de factibilidad que

- presentó el proyecto metro de Bogotá, en los componentes elegibles para ser cofinanciados por la nación y la institucionalidad para el seguimiento del mencionado proyecto.
3. Por favor envíe el documento de constitución de la sociedad por acciones para el proyecto metro de Bogotá.
  4. Por favor envíe el documento con el concepto previo para el proyecto metro de Bogotá, emitido por el Consejo Nacional de Política Económica y Social (Conpes) mediante un estudio de factibilidad y rentabilidad, socioambiental y físico-espacial.
  5. Por favor, envíe el documento a través del cual el proyecto metro de Bogotá demostró la coherencia entre el Plan Integral de Transporte y el Plan Integral de Desarrollo Urbano.
  6. Por favor envíe el documento donde se evidencie que el proyecto metro de Bogotá está registrado en el Banco de Proyectos de Inversión Nacional.
  7. Por favor envíe el documento en el cual se demuestra que está formalmente constituida una autoridad de transporte para la administración del sistema propuesto en el proyecto metro de Bogotá, que el proyecto metro de Bogotá, en tanto sistema de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros, presentó para que la nación y sus entidades descentralizadas cofinancien o participen con aportes de capital, en dinero o en especie, en un rango de entre 40 % y 70 % del servicio de la deuda del proyecto.
  8. Por favor informe cuáles componentes del proyecto de la primera línea del metro de Bogotá pueden ser objeto de cofinanciación, de acuerdo con la Resolución número 1023 de 2017.
  9. Por favor envíe los documentos a través de los cuales el proyecto metro de Bogotá cumple con los diez requisitos técnicos que debe cumplir cada proyecto presentado para acceder a la cofinanciación por parte de la nación y posterior declaratoria de importancia estratégica.
  10. Por favor envíe el documento a través del cual el distrito identificó que, a través de la combinación de la PLMB tramo 1 y las troncales alimentadoras de TransMilenio como un proyecto integral, se aumenta la cobertura y atracción de pasajeros, con respecto a solo construir la PLMB subterráneo.
  11. ¿Cuál es la razón jurídica para que el proyecto metro de Bogotá utilice normas de la banca multilateral, dirigidas a seleccionar la empresa o grupo de empresas que desarrollarán el proyecto?

12. Por favor envíe copia de la comunicación escrita con Radicado No. 20176630503492, según la cual el Ministerio de Transporte mediante manifiesta el cumplimiento del objetivo de los diez requisitos, por lo cual solicitó al DNP la elaboración de un documento Conpes para la declaratoria de la importancia estratégica de la PLMB tramo 1.
13. Sírvase informar si conocieron los informes de factibilidad del metro elevado de Bogotá. En caso afirmativo informe:
  - a) La fecha y la hora de la presentación oficial de estos estudios y su respectiva acta.
14. ¿Con base en qué se expidió el Conpes que dio vía libre al proyecto del metro elevado?

**Contralor General de la Nación, doctor Carlos Felipe Córdoba**

1. Sírvase a anexar los reportes que ha generado la Contraloría sobre el metro elevado para la ciudad de Bogotá
2. ¿La Contraloría General de la Nación ha realizado algún control sobre los recursos destinados a la construcción del metro elevado para Bogotá? Envíe copia.
3. ¿La Contraloría General de la Nación ha recibido denuncias sobre la ejecución de recursos y estudios sobre el metro elevado de Bogotá? Si las ha recibido, indique:
  - b) Contra quiénes;
  - c) Por qué faltas o irregularidades.

Por favor sírvase a enviar los informes preliminares y finales (2016-2017) de auditoría que se han realizado el Ministerio de Hacienda, Departamento Nacional de Planeación y la Financiera Desarrollo Nacional respecto del acápite relacionado del metro elevado de Bogotá.

VI

**Lo que propongan los honorables Senadores**

V

**Negocios sustanciados por la Presidencia**

El Secretario,

*Rafael Oyola Ordosgoitia.*

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Buenos días para todos y cada uno de los integrantes de la Comisión. Sírvase, señor Secretario, llamara a lista verificar el quórum.

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario de la Comisión Tercera del Senado:**

Sí, señor Presidente.

Aguilar Villa Richard Alfonso

Bolívar Moreno Gustavo

Gnecco Zuleta José Alfredo

Gómez Amín Mauricio

Guerra de la Espriella María del Rosario  
Villalba Mosquera Rodrigo.

Se hicieron presentes en el transcurso de la sesión, los honorables Senadores:

Araújo Rumié Fernando Nicolás  
Barguil Assís David Alejandro  
Cristo Bustos Andrés  
Diazgranados Torres Luis Eduardo  
García Zuccardi Andrés Felipe  
Hoyos Giraldo Germán Darío  
Marulanda Gómez Iván  
Palacio Mizrahi Édgar Enrique  
Ramírez Cortés Ciro Alejandro.

**Se excusó el honorable Senador:**

Cepeda Sarabia Efraín José.

**No asistió el honorable Senador:**

Díaz Contreras Édgar.

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario de la Comisión Tercera del Senado:**

Señor Presidente, le informo que han contestado a lista 6 honorables Senadores, hay quórum para deliberar.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Senadora María del Rosario Guerra.

**Honorable Senadora María del Rosario Guerra de la Espriella:**

Gracias Presidente, buenos días, un saludo al señor Ministro, al señor Alcalde y a todos los compañeros. Presidente, le había pedido la palabra porque mañana teníamos previsto el debate de control político sobre el desmedido aumento de los impuestos prediales y la problemática de los avalúos catastrales y los POT.

Pero como mañana vamos a tener la reunión de coordinadores ponentes de presupuesto, quería saber, Presidente, si fuera posible que después de la elección de la Comisión de Crédito Público aplazamos el debate para podernos ir a la reunión de ponentes y me reprograma la Secretaria, si así usted lo considera, me pidió el Ministro de Hacienda ello, porque quiere estar acompañándonos en la reunión de ponentes mañana, para poder radicar la ponencia de presupuesto, ese era el motivo por el cual le pedía la palabra. Presidente, gracias.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Eso lo estábamos previendo así, a raíz de la Comisión de ponentes, coordinadores y ponentes en el día de ayer, que se acordó que se citaba mañana, gran parte del día, para ir perfilando mucho la ponencia para segundo debate de presupuesto.

Estábamos mirando si aplazamos toda la sesión de la Comisión o simplemente la parte del debate, vamos en el curso del día a evaluar eso, pero por supuesto que hay prioridad en el trámite de presupuesto 2019, entonces, si tomamos esa decisión, con gusto lo reprogramamos y miramos también con antelación con los citados para que puedan acudir oportunamente. Señor Secretario, sírvase leer el orden del día.

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario de la Comisión Tercera del Senado:**

Sí, señor Presidente, esta leído el orden del día, una vez se conforme el quórum decisorio se someterá a su consideración y aprobación. Señor Presidente, le manifiesto que la doctora Gloria Amparo Alonso, Directora de Planeación Nacional, no pudo venir y en su reemplazo está el doctor Rafael Puyana Martínez Villalba, Subdirector General Sectorial del Departamento Nacional de Planeación, y del señor Procurador General de la Nación estará el doctor Juan Carlos Joya Arguello, está presente, identificado con la cédula de ciudadanía, funcionario adscrito a la Procuraduría General Delegada para la Vigilancia Preventiva de la Función Pública, Señor Presidente, esas son las dos excusas que reposan en Secretaría General; en ese orden de ideas, señor Presidente, puede ordenar el inicio del debate.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Bueno, muy bien, un saludo muy especial a los funcionarios, altos dignatarios del Estado del orden nacional y del orden distrital que han acudido a esta convocatoria que han hecho los integrantes de la Comisión Tercera del Senado de la República, un saludo especial señor Ministro de Hacienda, al señor Subdirector de Planeación, al señor Alcalde Mayor de la ciudad de Bogotá, al Gerente del metro y demás funcionarios del distrito que están aquí muy atentos a la convocatoria y citación del debate previsto a la Comisión. ¿Quiénes son los citantes del debate, señor Secretario?

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario de la Comisión Tercera del Senado:**

Sí señor Presidente, Senador Gustavo Bolívar Moreno.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Senador Gustavo Bolívar, tiene usted el uso de la palabra.

**Honorable Senador Gustavo Bolívar Moreno:**

Muchas gracias señor Presidente, saludo cordial al señor Ministro de Hacienda, señor Alcalde de Bogotá, señor Gerente del metro, Andrés Escobar, Rafael Puyana, Subdirector de Dirección Nacional de Planeación, muchísimas gracias por estar acá y a mis pocos compañeros interesados en el debate del metro de Bogotá.

Primero voy a plantear el objetivo del debate, y es demostrar que el metro elevado de Bogotá surge de una cadena de irregularidades, que parte de la aprobación de vigencias futuras sin tener los requisitos que exige la ley y la modificación del acuerdo, del Convenio 1880 que generó en la emisión de un Conpes, el 3882, del 10 de enero de 2017, como les dije antes, sin el cumplimiento de los requisitos de ley.

Segundo día, demostrar que el metro que plantea el Alcalde Peñalosa es más costoso, es más corto, tiene menos estaciones y es más inconveniente para la ciudad, esos son los objetivos del debate, y quisiera arrancar, mientras calentamos acá un poco el asunto, con los antecedentes, tal vez, voy a tomar un corto tiempo para contar el contexto mundial de Bogotá con respecto a otras ciudades, para demostrar así cómo estamos relegados ante al mundo, hemos aquí las fechas que se han inaugurado metros en otros lugares del mundo, por ejemplo, el de Londres cumple ya 155 años creo, el de Nueva York, desde 1904, hasta el de Buenos Aires, para ir comparando sistemas dentro de nuestro mismo hemisferio, y más recientemente el inaugurado en Panamá en 2014, que ya va para segunda línea sin contar, obviamente, si quieren mostramos la segunda tabla donde hay más metros, sin contar el de Quito, que está con un avance de obra de casi el 70%. Lima que ya tiene una línea y está preparando la segunda. Caracas que tiene 4, es decir, las únicas ciudades mayores a dos millones de habitantes, incluso menos, porque Asunción no tiene los dos millones de habitantes, las únicas ciudades importantes de Suramérica que no tienen metros son la Paz, Asunción y Bogotá. Montevideo también lo está preparando en este momento, en Uruguay el resto, Caracas, en Brasil hay en Sao Paulo, en Brasilia, perdón, en Sao Paulo, en Río de Janeiro, en Caracas hay, en Perú, como ya les dije, solo faltamos por metro: Bogotá, la Paz, Asunción y Montevideo.

Hay una antecedente importante que tenemos que recordar, lo voy a pasar sucintamente porque el metro, el debate no es sobre el metro de Medellín, pero sí hay recordar que esta fue una obra que, al igual que la de Bogotá, que la del metro elevado de Bogotá, partió de una, se inició sin los estudios de detalle correspondientes y fue una obra pactada en 650 millones de dólares que terminó costando 2174 millones de dólares, 174 millones de dólares, por precisamente la improvisación, por los retrasos que tuvo la obra, por una para que tuvo casi de tres años, precisamente porque cuando se enfrentan estas obras de esta magnitud y de este precio, sin tener hoy en día, es perdonable, en esa época, porque creo que en el 86, cuando se empezó a hacer no existían tantas normas que obligaban a los entes territoriales a tener estudios definidos para que pudieran obtener la factibilidad y, obviamente, la financiación por parte del Estado.

Y hay otro antecedente que dice mucho de lo que ha sido el comportamiento de nuestra clase política cuando están de por medio los intereses y es que, en

1951 nosotros, incluso desde antes, desde la década del 40, teníamos ya tranvías en la ciudad de Bogotá, y a raíz del Bogotazo se destruyeron varias líneas del tranvía, cosa que fue aprovechada por el alcalde de la época, Fernando Mazuera, en 1951, que elimina el tranvía aprovechando, digámoslo así, el desorden, porque miren lo que dice, lo voy a leer entre comillas “como yo si estaba convencido de que ese servicio había que acabarlo, no dice porque y que era un peligro en las calles de Bogotá, reuní a todos los contratista de pavimento que había en la ciudad, les dije que a partir del martes siguiente se dedicaran a ponerle una pavimentación de 10 centímetros de espesor a toda la avenida de la República y que para el sábado siguiente todo debería estar terminado hasta el parque San Diego”, eso es una afirmación de Mazuera Villegas, que demuestra la indolencia de la clase política cuando hay un interés de por medio, ¿cuál era el interés de por medio?, que el señor era dueño de los buses que llegaron en reemplazo de este tranvía; me recuerda una anécdota de un excongresista de la ciudad de Colombia, Senador para más señas, que acabó con los Ferrocarriles Nacionales porque era dueño de una gran empresa transportadora de buses de Santander hacia la Costa.

Siguiendo con los antecedentes, vemos que en 1980 el Presidente Turbay y el Alcalde Durán Dussán contratan al consorcio Fret Ineco, un diseño básico con tres líneas, una por la séptima, una por la 13 y una por la Caracas, que sumadas tendrían 75 kilómetros de longitud. Hay una factibilidad en 1980, se realiza el sistema de transporte para la realización del sistema transporte masivo con estas tres líneas, la primera de ellas tendría 23 kilómetros.

En 1982, el Presidente Belisario Betancur echa atrás, vamos a mirar cómo ese ping pong de un Presidente que quiere metro y el otro lo tumba, un alcalde quiere un metro subterráneo y el otro lo quiere elevado, etc., y aquí vemos que Turbay inicia los estudios del metro y Belisario Betancur declara inconveniente la obra, lo frena, porque dice que le va a dar prioridad al metro de Medellín, algo que no podría criticar porque siendo él antioqueño, el Presidente quería llevarle primero el metro a sus coterráneos, cosa que no hizo aquí Santos, cosa que no hizo aquí el mismo Samper, aunque lo intentó, y cosa que debería hacer el Presidente Duque que, según entiendo, también es bogotano.

En 1987, después de que Belisario ha echado para atrás el metro de Bogotá, vuelve Virgilio Barco, el Presidente que le sucede, y retoma el proyecto y plantea también la misma primera línea de 23 kilómetros con 10 estaciones y un costo de 858 millones de dólares.

En 1987 la rehabilitación del sistema férreo de la sabana para adaptarlo al transporte masivo se plantea esa solución, dos líneas en total con 45.1 unos kilómetros y se limite en gran parte al trazado de los corredores férreos existentes, afortunadamente hoy existen todavía.

O sea, ya tenemos que lo impulsa Turbay, lo tumba Belisario, lo vuelve a impulsar Barco y nuevamente el Presidente que le sigue, que es César Gaviria, también declara que el metro para Bogotá es inconveniente, y el que le sigue dice que *sí* quiere metro, o sea, Samper en 1996, Samper contrata el Consorcio Gica japoneses y ratifican a la Caracas como eje con 25 kilómetros y un costo de 858 millones, en este momento no existía el Transmilenio por la Caracas y obviamente pensar un metro por la Caracas era algo afortunado pienso yo, porque era como la avenida en ese momento por donde más transitaba gente, porque el desarrollo de Bogotá no se había extendido hacia el occidente como en este momento.

Luego viene Antanas Mockus, ya hablando de los alcaldes, esto dentro del mismo gobierno de Ernesto Samper, que desestima el proyecto de la primera línea del metro, pero invierte 10.000 millones en estudios; aquí vamos a empezar a ver un derroche en estudios, que alcalde tras alcalde van tirando a la basura, Antanas Mockus invierte 10.000 millones en esos estudios, luego llega el doctor Enrique Peñalosa y firma el famosos Acuerdo de Monserrate con Ingetech para impulsar el desarrollo del metro en Bogotá, esos estudios según la Contraloría costaron también 27.000 millones de pesos, y dice en un informe de veeduría, la Personería de Bogotá, el informe 018 del 99, lo voy a resumir porque es largo: que a pesar de que desde ya se notaba que el Alcalde Peñalosa quería, prefería el Sistema Transmilenio por encima del sistema metro, hizo este gasto de 27.000 millones y nombró un gerente, entiendo que por dos años, y le cuestiona esa veeduría porque gastar ese dinero en estudios para un metro que no se va hacer y para qué tener un gerente de un metro que no se iba hacer.

Este estudio de Ingetech fue un diseño conceptual del sistema integrado de transporte, tenía tres líneas que sumaban 78.8 kilómetros y la primera, una línea en U que hay lo vamos a ver, bueno, no están distinguidos los colores, pero es una línea que partía de Kennedy y llegaba al centro de la ciudad y terminaba en Engativá.

En ese momento el Alcalde Peñalosa convence tanto al Presidente, me imagino que al Concejo para que en vez de hacer un metro, como *él* lo llamaba en ese momento, un métrico de 23 o 24 kilómetros, hacer muchas troncales de Transmilenio, creo que hasta yo en la *época* me entusiasmé porque no sabía que Transmilenio iba a ser un adefesio tan horrible, pero en ese momento yo pensaba que era bueno, hasta lo tomé varias veces y puede que para la *época*, hace 30 o 20 años, en el 98 fuera válido, porque no teníamos esta misma población, Bogotá no tenía casi 700 mil motos, casi dos millones de carros, etc., de pronto era válido en la *época*, hoy no, y es a lo que nos quiere condenar el Alcalde: tener Transmilenio de por vida, ya les voy a decir por qué.

En ese momento, obviamente, hay una crisis económica en Colombia, y se da preferencia al rescate de los bancos, por más de 24 billones de

pesos, el Estado sale a rescatar los bancos que en ese momento los bancos estaban ejecutando a la gente, quitándoles sus casas que ya habían pagado tres o cuatro veces, con el sistema UPAC sin piedad, pero los mismos colombianos le pagábamos a los bancos el rescate, cuando los bancos jamás han tenido, por ahí dicen que los corazones más sanos son los de los banqueros, porque nunca lo usan, y sin embargo nosotros *sí* salimos al rescate de los bancos, en ese momento 24 billones de pesos.

Después viene la desafortunada alcaldía de Samuel Moreno, y Samuel Moreno, y quiero pensar en voz alta, aunque esto me puede comprometer, como ya sabemos que era muy aficionado a los negocios, porque le dejaban mucho lucro por debajo de la mesa, se entusiasmó con el metro, lo cierto es que malo o bueno, contrató los primeros estudios serios que ha tenido el metro de Bogotá, que fueron la fase uno y fase dos, con la firma Cener y *él*, la firma Cener define un nuevo trazado de 34,5 kilómetros, 18 en subterráneo, 6 semienterrados y 10,5 en superficie con 33 estaciones.

Aquí vemos el corrido y los datos que les acabo de dar. Tenía 40 trenes, una velocidad de 35 kilómetros. Ese fue el estudio de prefactibilidad, el factibilidad arroja lo que vemos allá en la gráfica, que son estudios de fase dos; luego llega, quiero aquí detenerme un poco para contarles la historia de los Conpes, el Presidente Uribe firmó un Conpes con Samuel Moreno el 19 de julio de 2010, es el Conpes 3677, porque había alcanzado la fase de factibilidad que es lo que exige la ley, cuando hay factibilidad fase dos, alcanzó esa fase y se hizo un Conpes que luego entiendo que se detuvo a raíz del escándalo del Carrusel de las Contrataciones, que ya todos sabemos en qué terminó.

Sin embargo, cuando Gustavo Petro llega a la alcaldía ya con la idea de un metro, y para construir sobre lo construido porque, además, esos estudios habían tenido un costo considerable; licita el estudio de fase tres, o sea, ingeniería de detalle, ingeniería básica avanzada.

Aquí vemos en la siguiente tabla y para la estructuración financiera de ese estudio que era lo *único* que faltaba para la licitación, o sea, ya teníamos fase uno y fase dos en los gobiernos de Moreno, tenemos fase tres en la Alcaldía de la Bogotá Humana con Gustavo Petro, faltaba el diseño detallado del costo final, y eso se contrata y eso se hace a través del Convenio 1880, justamente, tengo entendido, que la Financiera de Desarrollo Nacional de un lado, de parte de la Nación, y la Empresa de Energía Eléctrica de Bogotá y la Empresa de Teléfonos de Bogotá del lado del Distrito se sientan a estructurar financieramente este metro.

Este es el metro, eso es lo que arroja el estudio de tercera fase, el metro que propuso Gustavo Petro para la ciudad tenía una longitud de 24 kilómetros, 24,5, 27 estaciones, ojo con el número de las estaciones, porque aquí viene uno de los argumentos que me hace pensar a mí que nos quieren condenar al

Transmilenio de por vida, tenía 40 trenes, incluyendo el de reposición, partía del Portal de las Américas y llegaba a la Calle 100, el primer estudio, aquí tal vez me salté algo, decía que el estudio de fase tres llegaba hasta la Calle 127, pero en la estructuración financiera arrojó este resultado, que era bajarle un poco el trayecto, subirle dos estaciones y bajarle el precio de 15 a 13.7 billones de pesos.

Pero aquí viene, bueno, incluso a raíz de ese anuncio de la alcaldía de haber terminado los estudios de fase tres, aparece el famoso cheque chimbo de Santos que le entrega al Alcalde Petro, un cheque por 9.6 millones de pesos, es el cheque chimbo más grande de la historia en Colombia; hasta que llega el Alcalde Peñalosa, es elegido por casi un millón de bogotanos o habitantes de la ciudad de Bogotá, y todo lo que se había hecho en casi seis años se va al piso, exactamente a la basura, es lo que debíamos decir, *él* dice que para Bogotá es más conveniente un metro elevado, porque es más barato en este momento, es lo que dice *él*, vamos a demostrar que no, y se compromete a licitarlo en el segundo semestre de 2016, eso está en los medios de comunicación, en una declaración del alcalde diciendo en 2016 ya está licitado, porque vamos solamente a hacer unos cambios, no era algunos cambios, era cambiar totalmente el proyecto, desde prefactibilidad, desde fase uno les ha tocado pedalear, los admiro mucho, porque han corrido bastante y les ha rendido, lo que gasta cualquier país serio, incluso países desarrollados en estructurar un metro, que puede ser entre 5 y 8 años, aquí lo han venido haciendo en meses, primero, lo intentaron hacer en meses, se dieron cuenta de que no era posible y lo han podido venir configurando en dos años y medio.

Llama la atención que el alcalde ya se había referido a los metros elevados con estos calificativos, *él* había dicho, por ejemplo un trino que todo elevado deteriora terrible el entorno, en muchos sitios del mundo se han tumbado autopistas y metros elevados, en otro trino, no alcanzo a ver la fecha, dice, metros y trenes elevados deterioran alrededores, este de Berlín, pero aparecen en una columna de Daniel Coronel encuentro entrecomillado, no sé de dónde lo sacó, pero después lo encontré, aquí está, dice el Alcalde Peñalosa sobre los metros elevados, afortunadamente no se propuso una línea elevada de metro para Bogotá, la línea de metro elevada hace daño urbanístico severo a la ciudad, por ejemplo, en la Avenida Caracas habría que cortar todos los árboles de caucho del separador, estas líneas de metro elevadas oscurecen, ocasionan desvalorización y criminal a sus alrededores, para prever su impacto, basta observar lo que pasa bajo los actuales puentes de Bogotá.

Tiene toda la razón, aunque son cortos, son orinales en espacio público, atracaderos, que desvalorizan sus alrededores, en las ciudades avanzadas del mundo se demolieron casi todas las líneas elevadas de metro, y en París y Nueva York construyeron unos parques, son los parques lineales,

sobre un par de pequeños tramos que quedaron de algunas líneas elevadas que no se demolieron, en Noticias Caracol a nuestro querido periodista desaparecido, Camilo Durán, le dijo después, que un metro no servía ni regalado, porque había que subsidiar su funcionamiento para siempre, también descalificó la construcción de lo que llamó una rutica de 25 a 30 kilómetros, pues una rutica es lo que está haciendo el Alcalde Peñalosa en este momento.

Pero mucho menos importante de lo que creemos, porque les voy a mostrar cuál es el metro que nos está planteando el alcalde para la ciudad. No obstante, desbaratar lo construido, porque estuvimos, y eso lo tiene saber el país, estuvimos a muy pocos meses de la licitación, de hecho, Gustavo Petro la iba hacer, pero aparecieron los medios, los columnistas a decir que cómo iba a licitar un alcalde que ya estaba de salida, que por qué no lo dejábamos al nuevo alcalde, etc., Santos se prestó para la traición, y el Ministro de Hacienda, Cárdenas.

Pero, bueno, además de echar abajo unos estudios, porque *él* podría decir, yo salí elegido con este discurso y puede tener algo de validez, pero hubo unas ilegalidades que vamos a enumerar aquí en el cambio de destinación del Acuerdo número 1880, primero, era primero ilegalidad, y esto lo ha señalado en sus diferentes debates mi compañero, el Concejal Hollman Morris, una vez posesionado Peñalosa modifica el objeto del Convenio 1880 de 2014, con la Financiera de Desarrollo Nacional, es cambiar la tipología, pasándolo de metro subterráneo a elevado, tanto, y aquí dice el alcance del objeto, dice: la estructuración integral por parte de la Financiera de Desarrollo Nacional de la primera línea de metro, se realizará en dos fases su secuenciales, a través de las cuales se definirá un modelo de transacción que será objeto de estructuración y analizarán las iniciativas de trazado e impacto por tipologías se ajustarán los diseños de ingeniería.

Y aquí viene la ilegalidad, porque ese contrato se firma con Cistra, el de cambiar el objeto del Convenio 1880, se firma en febrero, el dos de febrero, y el 25 de abril, dos meses después, le he dicho que para poder estructurar un metro serio se necesitan años, pero aquí en dos meses, el 25 de abril el Concejo de Bogotá aprueba el Acuerdo 624 facultando al Alcalde para endeudarse en 4.1 billones de pesos, y el Concejo de paso aprueba las vigencias futuras constituyéndose esto en un grave delito, porque las leyes que ya vamos a enumerar son claras en advertir que para comprometer vigencias futuras se requiere de factibilidad mínimo, y en dos meses era obvio que no se lograba.

Cómo lo lograron, pues utilizando los estudios que ya habían del metro subterráneo, con los estudios del metro subterráneo lograron convencer al Concejo de que aprobaran las vigencias futuras para un metro elevado, grave irregularidad, tanto que el Representante a la Cámara Navas Talero tiene demandados, denunciados por prevaricato a los concejales que votaron estas vigencias futuras

y al mismo Alcalde Peñalosa, creo que eso está en segunda instancia.

Esta adulteración de este convenio, y esta aprobación de vigencias futuras sin tener el lleno de requisitos, obviamente rompe los principios de la Administración Pública y la Ley 80, la Procuraduría y la Contraloría, lo vamos a ver más adelante, han abierto, no de oficio sino por denuncias y demandas, algunos procesos y tristemente ninguno ha prosperado, ya lo veremos, creo que los tengo aquí adelante.

Dice el artículo 40 de la Ley 80, que los contratos no podrán adicionarse más del 50% de su valor inicial, expresado este en salarios mínimos legales, a qué viene esto, a que el Convenio 1880, aquí está, la modificación le costaba al distrito 7.650 millones de pesos, pero como se dieron cuenta que jugar a construir un metro serio no era tan fácil, pues tuvieron que ir a empezar a hacer adiciones, el mismo interventor las exigía, y este contrato de 7.650 millones de pesos terminó costando 65.100 millones de pesos, es decir, estamos hablando de un sobre costo de 800% y acabamos de ver que la Ley 80 en el artículo 40 es claro en decir que los contratos no pueden adicionarse, porque esto es una adición en más del 50%, es decir, que por Ley 80 este contrato no podía llegar a valer más 11 mil millones de pesos, costó 65 mil millones de pesos, además, contrato sin licitación; cuando Gustavo Petro llegó a la Alcaldía contrató con licitación los estudios de Tercera Fase, aquí se hicieron todas estas adiciones que suman 65 mil, 100 millones de pesos, sin licitación, fue contratación directa.

Tengo acá, la Procuraduría, le hicimos el pedido por derecho de petición, nos digiera qué investigaciones había por estas irregularidades, y nos cuenta de cuatro, de las cuales, cuatro tienen auto inhibitorio, o sea, no pasó nada, y uno está en estudio preliminar, no pasó nada, como siempre en este país, y la Contraloría de Bogotá, que ya todos saben, la manejan el mismo partido del alcalde, han llegado 4 investigaciones a la Contraloría de Bogotá y las 4 se han archivado, no pasó nada con estos sobre costos, con estas irregularidades en la contratación.

Uno de estos contratos, el más importante diría yo, es el Contrato 02 del 17 de febrero de 2017, ese contrato dice que para llegar a optimizar la construcción del metro se necesitan 23 productos, o sea, ese contrato, dicen, que tienen que entregar 23 productos, 14 meses del plazo para finalizar el contrato, la primera fecha de entrega era el 17 de abril de 2018, ya lo han reconocido en varios medios, el mismo Gerente del Metro que no se cumplió con esa fecha y aquí vienen las presuntas irregularidades en la ejecución del Contrato 02 de 2017, y es buscar, porque creo que están en esa etapa, no de licitar pero sí de invitar oferentes sin que se hayan terminado estos 23 productos, en este momento tengo entendido, si ya lo han entregado en estos días me desmienten, pero había 20 de los 23 productos que dice el contrato 02 de febrero de

2017, se han entregado 20 de los 23 productos, pero en la fecha de entrega, en la fecha que se deberían de entregar, que era el 17 de abril, no habían más de 6 productos entregados.

Sin tener los productos entregados, aquí viene señor Ministro Carrasquilla, aquí viene la irregularidad más grande que ha cometido el Gobierno nacional, entiendo que usted no estaba ahí, obviamente, esto no le cae, pero sí quiero que empiece a mirar el compromiso de la nación en un entuerto que es esto, y si la nación hacia el futuro va avalar este entuerto, si lo va a conestar y si se van a hacer responsables en la historia, en 10 años, en 5, o en los que sean, cuando se vea que sobrecostos del metro de Bogotá son estrambóticos, cuando se vean las irregularidades; si el Gobierno nacional de hoy, el de Duque, el del Ministro de Hacienda Carrasquilla, avala este proyecto, en 10 años no puede salir a decir que esto lo estructuró Santos, porque tienen hoy la oportunidad de parar este proyecto, si lo continúan, la historia juzgará ya no al gobierno de Santos sino al que va a entregar el dinero, que es el gobierno, a partir del gobierno de Duque, porque esta entrega de dineros va hasta 2049, pero acá viene una irregularidad que es la que deriva de nuestra intención de hacer denuncias penales y la comete el señor Clemente del Valle, el Presidente de la Financiera de Desarrollo Nacional, y es lo siguiente *él* dice: toda la información arriba relacionada que se adjunta a la presente comunicación como resultado de la estructuración técnica, legal y financiera de la primera línea del metro de Bogotá, que se viene adelantando, permite en el marco de las definiciones de maduración de proyectos, de acuerdo con la Ley 1682 de 2013, contar con estudios, diseños que han alcanzado el nivel de factibilidad requerido.

Yo quiero saber quién le entregó a la Financiera de Desarrollo Nacional la facultad para expedir factibilidad de proyectos, no creo que la tengan, la hemos buscado, no existen, la factibilidad la da el interventor y al ser contratante la Financiera de Desarrollo Nacional no podía validar ellos mismos lo que está contratando.

Después viene, en el debate que hizo Hollman en el Concejo, yo observé atentamente la intervención del señor Gerente del metro, y *él* dice tres cosas que de verdad me dejan más preocupado de lo que estaba, la primera dice: que no existe una ley, y lo repite tres veces, no existe, usa tres adjetivos para decir que no existe, no hay, etc., una ley que obligue a expedir Conpes con estudios, obliga al ente territorial a tener estudios para que le expidan un Conpes, lo dice tres veces.

Entonces, vienen las irregularidades del Conpes, es el Conpes sastre, nosotros nos hemos quejado, y acá, y lo aprobamos, Katherine en la ley que el Partido Verde impulsó, en la consulta anticorrupción, las licitaciones sastres, pues aquí el Conpes se ha vuelto el sastre de todas las improvisaciones de nuestro Alcalde Peñalosa, para darles una sola muestra de esto, digamos que alcalde Samuel Moreno se le expidió un Conpes, porque alcanzó la factibilidad

y a Petro que alcanzó tercera fase nunca le hicieron un Conpes; Petro no tuvo Conpes, salvo la mamada de gallo del cheque, Petro no tuvo Conpes y este metro hecho a la ligera, con improvisaciones, con irregularidades, ya ha tenido 4 Conpes, uno tapando las embarradas del otro, uno tras otro; entonces, les voy a enumerar esos 4 Conpes, cuáles son.

El metro elevado que inició con las ilegalidades que les acabo de mencionar, 4 Conpes, son el Conpes 3882 del 10 de enero de 2017, se expidió sin haber contratado los estudios de factibilidad como lo señala la Ley 310 del 96, y lo dijo hace muy poco, en la *Silla Cachaca*, el mismo Gerente del metro, ya encontraré el apunto, dice que uno de los errores fue haber hecho ese Conpes sin haber tenido los estudios, que pecaron por la palabra es, entusiasmo algo así, etc., aquí hay un delito, aquí hay una irregularidad, uno no puede comprometer tantos billones, la obra más grande de la infraestructura colombiana en la historia sin tener un precio, cómo se compromete una nación a decir sí, yo pago eso sin saber cuánto cuesta, pues lo hicieron; en este Conpes se estableció un cronograma, en el cual el distrito debía de presentar los estudios de ingeniería básica avanzada, en agosto de 2017, que son los que según el señor Gerente del metro se acaban de terminar, no ingeniería de detalle, porque ahí también dice, en el debate de Hollman Morris, que la ingeniería de detalle la hará el constructor, imagínese el exabrupto, o sea, van a licitar un metro que no saben cuánto vale con los detalles; la ingeniería de detalles es saber cuánto vale la chapa de la puerta del baño, cuánto vale el piso que le van a poner, qué piso es, cuánto mide, qué característica, ¿es de mármol?, es la ingeniería de detalle, y aquí nunca ha habido eso; sí lo tenía el metro subterráneo, nosotros ya hemos llegado a ese nivel de ingeniería, de detalle.

Pero aquí viene el cambio de precio, que no es de mala fe de ellos, sino de la manera en que se va descubriendo el verdadero precio, en la medida que los estudios avanzan; en este primer Conpes el metro constaba 12.9 billones de pesos, vamos a poner al tabla donde comparamos, en este primer Conpes el metro tiene 12,9 billones de pesos como costo, de los cuales 3.2 billones eran para las troncales alimentadoras, después viene el Conpes 3899 y aquí curiosamente en este Conpes desaparece del cronograma la recomendación de contar con estudios de ingeniería básica, este Conpes se celebra el 14 de septiembre de 2017, es decir, 8 meses después.

Y aquí ya vuelve a subir el precio; aquí el metro, más las troncales, cuestan 16,4 billones de pesos; y es donde la nación ratifica que el apoyo del proyecto, quitando la recomendación anterior, porque sabían que no llegaban a la ingeniería de detalles en pocos meses, como les digo, al Gobierno de Gustavo Petro le tomó casi dos años recibir el estudio de ingeniería de detalle.

Después viene el Conpes 3.900, el tercer Conpes, y ojo que es celebrado 11 días después, hacen un Conpes el 14 de septiembre donde el metro vale 16.4 billones y el 25 de septiembre, 11 días después, hacen

otro Conpes, seguramente porque se dieron cuenta de que habían cometido bastantes irregularidades, y ya el metro vuelve a subir de precio a 19.5 billones de pesos.

O sea, de un Conpes a otro subió 4, y el otro al otro subió 3, y aquí viene la cereza del pastel pues dos días antes de irse de la Presidencia, el Presidente Santos firma el último Conpes, el 4 de agosto de 2017, el 3945, el 4 de agosto, sí, dos o tres días antes, ah, no, eso fue 18, yo creo que tenemos mal la fecha, esto es, 18, si quiere ponga el cuadrito donde dice irregularidad cinco, Conpes 3845, exacto, 4 de agosto de 2018 se expide un nuevo Conpes, y ahí, en ese Conpes ya sube 10 billones más el metro de Bogotá, más las troncales de la Boyacá, la 68 y un tramo de la Cali. Qué quiere decir esto, que están jugando con la plata de los colombianos, porque no es de los bogotanos, el metro de Medellín se termina de pagar en 2080, o sea, es plata de todos los colombianos, y aquí han jugado de tal manera que ni siquiera para comprometer vigencias futuras el Estado ha sido serio. ¿Por qué?, porque para mí, es una manguala de la clase política para hacer un metro a la brava, para tumbar un metro subterráneo que ya se tenía listo para licitar y que constaba menos, ya lo vamos a ver, recuerden que el metro subterráneo tenía un costo, sin las troncales obviamente, de 13.7 millones de pesos.

El Congreso de la República ha expedido dos leyes, que son las que establecen los requisitos, la manera clara para la aprobación de vigencias futuras, una es la Ley 819 de 2003 y otra es la Ley 1483 de 2011, lo que pasa es que ambas leyes son, se complementan, pero aquí astutamente el Distrito se pega de la ley que más le conviene, que es la 819 de 2003, para hacerle el esguince a algunos requisitos que sí establece la 1483; pero todo esto, he saltado mucho de las cosas que he dicho, porque esto ya se dijo en el debate que se hizo en el Concejo de Bogotá, simplemente lo menciono, los que quieran ahondar seriamente en estos intrínquilis, simplemente van a YouTube y ven los debates, y están tanto los debates que ha hecho Hollman como la defensa que ha hecho el alcalde y sus funcionarios del metro elevado de Bogotá.

Entonces, aquí lo que se observa es que los estudios de factibilidad, además de la legalidad, fueron presentados con posterioridad a la declaratoria de importancia estratégica del metro, y aquí vienen las características del metro elevado, que nos plantea para la ciudad el alcalde Peñalosa, tiene una longitud de 23.9 kilómetros, o sea, es un métrico de los que él se quejaba, no sirve para nada, que ni regalado, y acá viene le mico, esta obra tiene un mico, tiene solamente 16 estaciones, les voy a decir por qué es un mico.

Si nosotros nos devolvemos un poco, el metro subterráneo tenía 27 estaciones, qué quiere decir esto, que iba a haber una estación cada 900 metros, que es una media internacional válida, aquí las estaciones van a estar cada 1.5 kilómetros, o sea, si usted va para..., por decir algo, poner un ejemplo,

no se no quedan en este momento las estaciones, pero si usted va para la 34, y la *última* estación fue en la 26, tiene que caminar esas 8 cuadras o se tiene que bajar en la 45, que es más o menos lo que tienen 1.5 kilómetros, son 18 o 20 cuadras, no, teniendo en cuenta, 80 metros por cuadra.

Qué quieren hacer con esto, a nuestro modo de ver, me disculpan la mala interpretación, si es una mala interpretación, quieren poner al metro de alimentador del Transmilenio, y por eso les dije al comienzo, quieren atar de por vida la ciudad a que tenga Transmilenio, porque por la Caracas, si la Caracas ya tiene un sistema masivo de transporte, porque le quieren meter el metro encima, y ya se van a dar cuenta de un par de exabruptos como son que las columnas del tren elevado van cada 50 metros, y qué pasa cuando coincide con una estación de Transmilenio, tienen que romper la estación y meter dentro del estrecho cajoncito donde hoy no cabe la gente, una columna de tres metros de diámetro, pueden ser dos o dos y medio, no conozco el estudio todavía, pero imaginen las columnas atravesadas por una, las estaciones de Transmilenio bien angostas, bien hacinadas como viven ahora, atravesadas por columnas cuando coincidan, obviamente, esos 50 metros porque no se pueden usar luces más grandes, yo no soy ingeniero pero entiendo algo, ya si una estación tiene 120 metros, no podemos pretender que haya una luz, una columna de 200 metros, ya la viga tendría que ser una cosa monumental, no existe una luz de ese tamaño, salvo en obras muy, muy grandes de infraestructura en países desarrollados, aquí no lo vamos a usar, qué han dicho, cada 50 metros va una columna y no sabemos dónde peguen esas columnas, pero con seguridad le va a pegar a muchas estaciones, con toda seguridad.

Aquí ya no hay 40 trenes, como en el subterráneo, sino hay 23 trenes, hay menos trenes, luego la carga de pasajeros ahora va a ser menor, porque para mí, la intención del alcalde, que ha sido enemigo de los metros toda la vida, es demostrar que el metro no sirve para nada, esa es la intención, y con estas características de metro va a demostrarlo fácilmente, quien se sube a un metro para caminar 10 cuadras, pues van a tomar el Transmilenio, es una lógica, por eso la cantidad de estaciones es tan poquita, y porque por la Caracas, para poder hacer el Transmilenio de la séptima.

Si hacía el metro por donde venía el trazado del subterráneo, no se necesitaba un Transmilenio por la séptima, al hacerlo por la Caracas, que ya tiene otra distancia considerable, *sí* se necesita y ahí está el siguiente mico, y la pregunta es, que ya tienen estructurado un metro, que ya tiene estructurada Transmilenio por la séptima, ¿Bogotá resiste dos obras de este tamaño al mismo tiempo, o van a esperar los 10 años o 7 años que se demore el metro elevado para empezar la otra obra? No, las van hacer al tiempo, para que la gente odie el metro, ese es el objetivo final de esta administración, y lo ha dicho, no sé si tenemos la grabación que habíamos hecho, yo, bueno, la embarrada que cometí que

día, hay un lapso de la Unión Soviética, estaba yo en Rusia precisamente y grabe este video, porque habían 60 colombianos, esta es una de las estaciones de Moscú que va a cumplir 100 años, el metro de Moscú se construye en 1930, ¿ven los espacios que hay en superficie, la belleza?, tiene 240 estaciones, el metro de Moscú, como ustedes pueden ver, todas subterráneas, con un arte exquisito en lámparas, en mosaicos, y pues, bueno, solamente quería recordar que aquí hubo 60.000 colombianos en el mundial y que ojalá se hayan dado cuenta las bondades de un metro subterráneo, para que no nos siga metiendo los dedos a la boca el señor Peñalosa.

Cada estación del metro en Moscú es una oportunidad impresionante, pues no habíamos empezado, acá empezamos el 20 de julio y la final fue el 16 de julio. Bueno, lo que les quería decir es que cada estación del metro de Moscú es una obra arte, es un museo andante, y todas son distintas, creo que el metro subterráneo de Bogotá también iba a tener estaciones temáticas, cada estación era distinta incluso fui, eso sí, fue en otro viaje, alcalde, le tengo que decir que conozco más de 30 metros subterráneos del mundo, y estuve en el San Petersburgo y vi estaciones de 100 metros de profundidad, 102 metros, la escalera eléctrica tenía 120 metros, también tengo grabación de eso, o sea, hacen lo que sea para no hacerlo aéreo, si les toca enterrarse 100 metros, aquí nosotros no teníamos que enterrarnos 100 metros, pero es mostrando las bondades del metro subterráneo.

Ustedes vieron ese jardín que hay sobre el metro, por debajo está pasando el metro, el metro subterráneo libera espacio público, el metro subterráneo es más limpio de construir porque se hace a través de tuneladoras, el metro aéreo, el mismo Alcalde ya nos ha dicho, se convierte en focos de inseguridad, de desaseo, son antiestéticos, bueno todas las características que él ya nos dijo de los metros elevados.

Entonces yo quiero llegar a unas conclusiones, que son las siguientes: la Ley 310 de 1996 artículo del inciso dos, dice: que el proyecto respectivo tenga concepto previo de CONPES mediante un estudio de factibilidad y rentabilidad, técnico, económico, socioambiental y físico espacial, que defina claramente tanto la estrategia como el sistema integral de transporte masivo propuesto, así como el cronograma, y los organismos de ejecución, esto se violó, esta ley se violó, la Ley 310 de 1996.

También se violó la Ley 1682 de 2013 que dice en el artículo 16: para el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte las entidades deberán abrir los procesos de esa elección si cuentan con estudios de ingeniería en etapa de factibilidad como mínimo, sin perjuicio de los estudios jurídicos, ambientales, financieros que se debe a la entidad.

Y dice nuestro gerente del metro, a la silla cachaca, lo que dice es que, para el caso del metro, le dice nuestro gerente del Metro, a la silla cachaca, es absolutamente cierto que para ese momento

no estaban listos los diseños ni aceptados por la interventoría, lo que había era una propuesta aproximada, vamos a comprometer señor Ministro 30 billones de pesos con estudios aproximados, para tomar decisiones financieras.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera Presidente de la Comisión Tercera Senado:**

Excúseme Senador Bolívar cuánto le falta en su intervención.

**Honorable Senador Gustavo Bolívar Moreno:**

Dos minutos.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera Presidente de la Comisión Tercera Senado:**

Ah, ok.

**Honorable Senador Gustavo Bolívar Moreno:**

Dos o tres minutos.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera Presidente de la Comisión Tercera Senado:**

Usted es el citante, tiene el espacio suficiente, pero quería preguntarle.

**Honorable Senador Gustavo Bolívar Moreno:**

Y quiero que escuche de viva voz del Ministro, esto fue en el debate del Concejal, “ninguna Ley, repito, insisto y aclaro, ninguna ley decía que tenía que estar terminado los estudios para ese momento y por eso tanto la nación pudo aprobar el CONPES como ustedes y después las vigencias futuras del 70% y ustedes pudieron aprobar después las vigencias futuras de la ciudad, con unos diseños que están a nivel de factibilidad”, yo le pregunto, si esto es verdad yo no lo encontré, que ninguna ley exige estudios para dar factibilidad, esto es mentira, el Gerente del Metro estaba engañando a la gente en el día del debate.

Pero como son los últimos que toman la palabra, pues lo que queda en la imagen de gente y salen en hombros diciendo, tenía la razón, sí se necesitan estudios para hacer factibilidad, obvio que tal que no, entonces cualquier alcalde emprendería una obra y miraría por el camino cuándo la termina, porque si no tiene el precio, también dijo, está el otro video dice, “después que quedó seleccionada la alternativa que ya sabemos todos cuál es, seguimos trabajando a marcha forzada para alcanzar en unos diseños que viene desarrollándose hasta esto, que vieron ustedes hoy, que apenas lo terminamos y lo tengo que decir, nos demoramos un par de meses más de lo previsto, pero no más”.

No fue un par de meses más, es más no se han terminado, para el momento el señor Gerente del Metro dice esto, que fue el 12 de septiembre tengo entendido, ya se había cumplido un año de plazo para entregar los estudios, llevaba un retraso casi de 14 meses y hay uno, un adendo de esos estudios, que piden plazo hasta mayo de 2019, para terminarse, creo que es uno de los últimos productos de los 23 productos, es decir completos no están, entiendo

y por lo que vi una exposición del VIN que es un sistema que integra los diferentes planos tanto arquitectónicos, como eléctricos, como planos de telefonía, de datos, estructurales, etc., es un sistema que me parece muy bueno y lo felicito que lo esté usando ese sistema VIN, él lo va a mostrar tal vez ahora, donde integran los planos que los pueden incluso desarrollar personas en diferentes partes del mundo.

Me parece que es un avance tecnológico que vale la pena resaltar, pero lo mismo lo dice, lo están terminando en este momento y al final dice otra perla, pero creo que no la alcanzamos a grabar, donde dice, la ingeniería de detalle del detalle se encarga el constructor, equivocación, si nosotros no sabemos el precio de la ingeniería de detalle, el constructor nos va a empezar, que es lo que ha pasado en Colombia siempre, con Reficar, con el Túnel de la Línea, con la Ruta del Sol, con la misma doble calzada Girardot, siempre ha pasado lo mismo, son los sobrecostos, porque los contratistas terminan pidiendo adiciones presupuestales, ¿Por qué?, porque no empezaron con el precio exacto y esto es una obra magnífica, gigante, que no puede entregarse si no sabemos el costo exacto, tanto financiero, como el costo de construcción, no es cualquier obra Ministro, es una obra que ya va por 30 billones de pesos, la obra más grande de la historia de Colombia, no se puede seguir improvisando, no se le puede entregar a nadie el dinero de la nación, vigencias futuras que van hasta 2049, vamos a estar endeudados, por un metro que para nosotros, ha estado lleno de irregularidades y que eso se va a traducir en sobrecostos, en demoras, y por eso es que yo lo invito Ministro a que si no quiere formar parte de la historia del descalabro del metro de Bogotá, detenga esta obra, anulen esos CONPES, que son todos ilegales y retomemos la idea del metro subterráneo que tienen los estudios detallados, que cuesta menos, como lo acabamos de ver, yo tengo aquí la tabla.

El metro lineal de subterráneo, porque además tienen que comprar 1.419 predios, y en las curvas del metro tienen que tumbar manzanas enteras porque el metro no gira en L, en la curva el metro tienen que tumbar manzanas y comprar todos esos predios, por eso es más costoso el metro elevado. Yo tenía el precio del metro, el metro subterráneo tenía un costo de 579 mil millones el kilómetro, y a los costos que nos está mostrando últimamente al alcalde Peñalosa o sea de 22.3 porque acordémonos que son 29 el componente férreo más las troncales, pero el solo metro cuesta 22.3 billones y esto nos arroja que cada metro nos cuesta un billón setenta y un mil millones de pesos, más caro, más corto, menos estaciones, ese el metro de Bogotá hoy en día.

Entonces, yo creo que tengo al final, para dejar ahí, lo que le estoy pidiendo al Ministro de Hacienda, es que el organismo adscrito al Ministerio de Hacienda que le otorga el aval fiscal para comprometer los recursos públicos, y vigencias futuras de la nación, a un metro con irregularidades ya mencionadas, también estaba invitando al Departamento de

Planeación y esto es muy importante, porque entre las trabas que le pusieron a la Bogotá Humana para hacer un metro, fue los validadores, entonces a eso se retrasó unos meses, pero tenían razones, las grandes obras necesitan validadores, esta obra no tiene validadores al día de hoy, los validadores del metro subterráneo fueron la Universidad de los Andes y la Universidad Nacional, hicieron unas observaciones, se acogieron y se introdujeron dentro de los diseños, esta obra no tiene validadores y le pedido señor subgerente es que le exijamos a este metro validadores, nos tiene que validar porque el nivel de factibilidad lo expide el mismo contratista que es la Financiera de Desarrollo Nacional no tiene validadores necesitamos que los validadores nos digan, si lo que nos están diciendo en la alcaldía, si lo que nos está mostrando, es real, es conveniente, y en ese sentido la primera invitación Ministro y funcionarios del Departamento de Planeación Nacional es, que necesitamos urgentemente los validadores de este proyecto.

Porque la Financiera de Desarrollo Nacional entrega al CONPES una carta en la que certifica cumplimiento de estudios de factibilidad, hay ahí un delito y yo lo había anunciado ayer un twitter, que esto deriva en una denuncia penal que vamos a instaurar contra el gerente de la Financiera de Desarrollo Nacional, en los próximos días vamos a instaurar esa denuncia, porque aquí tiene que pasar algo, ya los entes, ya lo vimos la Procuraduría, la Contraloría cierran todas las investigaciones a pesar de las irregularidades y no nunca pasa nada.

Yo lo quiero dejar ahí, también quería ya finalmente decirle al Presidente Duque, que son tan férreos opositores del Presidente Santos, tiene el papayazo, para que baje de ese bus, porque ese bus, porque termina siendo un bus, no es conveniente para la ciudad Ministro, es ilegal, tienen muchos enredos, hoy aunque ya dieron un precio aproximado con la última intervención del Gerente en el debate del Concejo de Bogotá, quedé muy preocupado cuando dice: el detalle se lo dejamos al constructor o sea hoy nos encaminamos hacia un sobrecosto del metro de Bogotá, muchas gracias señor Presidente, quedo atento pues a las demás intervenciones.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera Presidente de la Comisión Tercera Senado:**

Muy bien honorable Senador, señor secretario vamos enseguida a aprobar algunos trámites internos que quedaron pendientes, ya que hay quórum decisorio en la Comisión, el Orden del Día y actas.

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario de la Comisión Tercera Senado:**

Señor presidente someta a consideración el Orden del Día leído.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera Senado:**

Queda en consideración, va a cerrar, queda cerrada, ¿lo aprueban?

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario de la Comisión Tercera Senado:**

Sí lo aprueban señor presidente, igualmente someta a consideración las actas 5 y 6 correspondientes a las sesiones de los días 25 y 26 de septiembre de 2018, con la constancia del Senador Mauricio Gómez Amín, que se manifiesta no votar por no estar presente en esos días.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera Senado:**

En consideración las Actas que ustedes tienen, que reposan de tiempo atrás, en sus manos, entonces vamos aquí, leyendo su número, sigue la discusión, queda cerrada, ¿lo aprueban?

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario de la Comisión Tercera Senado:**

Sí la aprueban señor Presidente.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera Senado:**

Sigamos con el debate, entonces en este orden de las ideas, vamos a darle el uso de la palabra a los citantes y pues hemos visto, normalmente algunos Senadores intervienen, no hemos visto mayor interés, lo harían seguramente a posteriori, entonces señor Alcalde Mayor de la ciudad de Bogotá doctor Enrique Peñalosa tiene el uso de la palabra.

**Doctor Enrique Peñalosa Londoño, Alcalde Mayor de la Ciudad de Bogotá:**

Muchas gracias señor Presidente, señor Ministro de Hacienda, señor subdirector de Planeación, Senadores, Representantes, el señor Senador citante, Gustavo Bolívar.

La realidad es que estamos muy cerca de lograr que Bogotá tenga el metro, este metro es irreversible, estará contratado en el segundo semestre del 2019, aunque algunos y ojalá los ciudadanos tomen nota como el Senador Bolívar y a otros amigos de él les gustaría que no hubiera metro en Bogotá, ellos quisieran tumbar este proyecto, quisieran que este proyecto se cayera, pero para su mala suerte este proyecto está muy sólido, él mismo acusa en infinidad de ocasiones señala que hay toda clase de ilegalidades y se queja también que todos los procesos y las denuncias son archivadas, son cerradas él mismo se lamenta que las Contralorías, la Procuraduría, los jueces, como precisamente la famosa denuncia la que hace referencia del Representante Navas Talero que también ya fue archivada, en fin, no obstante todos los esfuerzos de un grupo de enemigos del metro, que prefieren que Bogotá no tenga metro, para satisfacer sus intereses políticos, qué triste.

Hay toda clase de inexactitudes en esa presentación para no decir información que no es cierta, pero por ejemplo el tema del valor, el valor del metro, él dice que es que el metro se ha subido mucho, porque ahora se habla de 22.3 millones, pero el metro sigue constando exactamente lo

mismo, es que como simplemente a él se le olvida que los intereses no hacen parte del valor del metro los intereses son algo distinto, es como si alguien dice compre una casa por cien millones de pesos, incluye después lo que pago de intereses, entonces dice que no la compro en 100 millones sino en 150 o sea que, y así sucesivamente son una cantidad las inexactitudes de todo lo que él dice, por ejemplo, pero vale la pena simplemente recordar que también como a él le sorprende que ha habido dos gobiernos nacionales, no uno, sino dos y como él mismo lo señala, dos gobiernos nacionales que han tenido diferencias, diferencias políticas, pero felizmente son dos gobiernos comprometidos con Bogotá con el manejo técnico, legal y serio, de manera que yo sí aquí quiero agradecerle al Presidente Duque, al Ministro de Hacienda, a su gobierno que precisamente han construido, sobre lo construido y no solamente continuaron el proyecto, sino que nos ayudaron a conseguir los recursos que necesitaba el metro para cerrar finalmente y tener asegurado los recursos de las troncales alimentadoras de manera que no solamente dos gobierno, con distintas perspectivas políticas, pero con un compromiso con el país con Bogotá y con los asuntos que se manejen de manera técnica y legal responsable, sino también la banca multilateral.

Resulta que la banca multilateral más importante del mundo todos han respaldado, no solo los gobierno, sino el Banco Mundial, el Banco Interamericano, el Banco Europeo de Inversiones, no solamente han estado de acuerdo con lo que se han hecho, sino que han comprometido recursos para hacer el metro de Bogotá.

Entonces yo creo que eso comienza a aclarar lo que hemos hecho está bien hecho o no, hay una serie de temas que vale la pena señalar, se habla mucho del estudio, hablo todo el tiempo del estudio que se contrató, en la administración Petro, ese estudio precisamente, gracias a la información de ese estudio, ese estudio decretó la propia muerte de ese proyecto, porque demostró que no era viable como se venía diseñando, ese estudio primero que todo, encontró que era muy costoso hacer ese metro, y entonces en la misma administración pasada contrató un estudio de ingeniería de valor, que buscaba reducir el costo del proyecto, que buscaba hacer un costo de un proyecto menos costoso, porque no era viable con los resultados que encontraron en ese estudio y entonces qué es lo que hicieron en el estudio, ingeniería de valor también contratado por la pasada administración para ver cómo salvaban el proyecto.

Buscaron hacer unos ahorros, unos recortes y qué hicieron, por ejemplo, el estudio de ingeniería de valor propuso cambiar el sitio del patio taller y llevarlo a Mosquera, pero más interesante ese estudio propuso hacer el tramo sur del metro, del centro hacia Kennedy elevado, no hacerlo subterráneo sino hacerlo elevado y adicionalmente, propuso recortar el metro, de la 127 que era donde se había diseñado inicialmente, recortarlo solamente hasta la 100, entonces esto estaba suficientemente

grave para que hayan hecho estas propuestas, para reducir costos, cuando vino algo todavía peor, que fue la devaluación del peso en el año 2015, esta devaluación del peso, incrementó todavía más el costo de ese metro en tres billones adicionales, haciéndolo todavía más inviable.

Pero entonces vale la pena preguntar porque ese estudio contratado por la pasada administración, recomendado yo le pregunto Senador Bolívar, usted por qué cree que es que ellos recomendaban hacerle elevado en el tramo sur, ¿Por qué?, porque sería, el estudio, es que eso está escrito, eso no hay nada que discutir sobre eso, recomendaba hacerlo elevado, pues sencillo porque obviamente el costo era mucho menor, porque el costo de un metro elevado era mucho menor.

Pero la siguiente pregunta es, ¿Por qué no recomendó lo mismo para el tramo norte?, porque resulta que el tramo norte el que era especialmente costoso, yo quiero decirles que encontró el estudio inicial de la administración pasada, encontró que los suelos de Bogotá son tan malos en el norte, que la manera usual de construir metros no era posible usarla al norte de Bogotá, nosotros hemos visto en el norte de Bogotá como a cada rato hay derrumbamientos, una vez en una obra en la 72 con séptima se derrumbó media Avenida Chile, en otra ocasión la construcción del Hilton también un par de cuadras más lejos del hotel Hilton se derrumbó toda la obra, y se fue una retroexcavadora al hueco, en otra ocasión la 11 se hundió y duró cerrada unos carriles de la 11 durante casi un año.

Entonces el estudio encontró que la manera económica de hacer metro subterráneo es usar tuneladoras, que en el norte de Bogotá no se podía usar tuneladoras, entonces el diseño que contrató el Alcalde Petro encontró que no se podían usar tuneladoras de la calle 40 hacia el norte, esto obviamente incrementaba tremendamente los costos, pero además los riesgos eran infinitos, imagínese usted lo que planteaban hacer, hace un hueco, hace un canal, una especie de canal de 27 metros de profundidad, en la 13 y en la 11, un hueco de 27 metros, el equivalente a un edificio de 8 pisos, y allí imagínese los riesgos para los edificios aledaños, es decir normalmente ustedes ven en Lima por ejemplo, cualquier edificio tiene 8 y 9 sótanos, 9 piso de sótanos, en Bogotá es rarísimo, ni los edificios más costosos tienen más de dos o tres pisos de sótanos, porque los suelos son pésimos, especialmente en el norte.

Entonces imagine lo que es no hacer 2 o 3 pisos de sótanos, sino 8 pisos hacia debajo de lado y lado de la 13 y de la 11, los riesgos de sobrecostos infinitos que eso puede tener, entonces la pregunta es: ¿Por qué, el estudio de valor, el que recomendó hacer el tramo sur elevado, por qué no recomendó lo mismo para el norte?, porque obviamente la 11 y la 13 son demasiado angostas, y ahí no se puede hacer un metro elevado, y por qué estaba atrasado, por la 11 y la 13, vale la pena porque esto es lo más antitécnico que uno pudiera imaginar, resulta que

aquí nosotros tenemos que la historia reciente del metro, para no ir a los estudios más alejados, como él dice en el 2008 se contrató un estudio para buscar cuál es el corredor óptimo del metro y ese estudio lo hizo en esa época Still Davis y Cener, para definir el corredor, still Davis y encontraron que la ruta del metro ese corredor de un par, 2, 3, 4 kilómetros de ancho, era el mismo que siempre se había encontrado, encontraron que iba desde el suroccidente hacia el centro y del centro hacia el norte por el oriente cómo será que era el mismo estudio que en donde planteaba, donde el estudio, el diseño Petro recomendaba iniciar el metro, es en el mismo lote que yo, en mi alcaldía pasada compramos para hacer la primera estación del metro, en la alcaldía pasada, que desafortunadamente después no pudimos hacer ese metro, no porque yo hubiera decisión de hacer TransMilenio, sino porque el gobierno Samper no nos dio los recursos, para hacer el metro.

Entonces desafortunadamente no lo pudimos hacer, pero era exactamente la misma ruta, cómo sería la misma ruta, que el lote que compramos para la primera estación era el mismo lote que propuso ese estudio, pero la pregunta es, por qué no se hizo entonces, que pasó con la ruta de centro al norte, cuando la administración pasada, contrato el diseño, del metro, puso un funcionario del IDU, puso una pequeña frasecita, en los términos de referencias una pequeña frasecita, inocente pero que prácticamente definió todo en ese estudio, dijo diseñe el metro por este corredor que había sido prediseñado insisto, previamente por Steve Davis, pero ya las siguientes, a los que ya estaban haciendo el diseño ya de detalle, les dijo, diseñe el metro escoja la ruta detallada pero no vaya a utilizar ninguna ruta por donde esté operando o vaya a operar TransMilenio.

Esa frasecita que no tenía ninguna base técnica de los términos de referencia del IDU, lo que fue excluir la NQS, excluir las Caracas, y excluir la séptima, entonces la única ruta posible para ir del centro al norte era la carrera 11 y la carrera 13, entonces lo que es asombroso es que, cuando primero se encontró que era demasiado costoso el proyecto, entonces ese estudio de ingeniería de valor contratado por la administración pasada, entonces decidieron recortarlo de la 127 a la 100.

Yo realmente todavía me sorprende a dónde llegaba un metro en la 100, el metro subterráneo que tanto le gusta al Senador Bolívar terminaba en la 11 con 100, yo todavía me pregunto con qué conecto un metro en la 11 con 100 a donde llega, salvo que sea solamente para los estudiantes de la Universidad Militar o para los clientes del Farmatodo que hay ahí, porque eso a donde llega, con qué conecta, con nada, pero de todas maneras, lo grave es que después de la devaluación, el proyecto ni siquiera llegaba hasta la 100, los estudios mostraban que el metro subterráneo solo podría llegar con ese Presupuesto hasta la calle 53.

Entonces nosotros lo que vamos a hacer es el mejor metro posible con los recursos disponibles, con los mismos recursos que el Ministerio de Hacienda

le dio a Bogotá para hacer ese proyecto, con el complemento del 30% de la ciudad, es el mejor metro posible vamos hacer un metro de 24 kilómetros con tres líneas sociales alimentadoras. Ahora bien, hay un tema que sí me parece fundamental que es el que está presentado a todo lo largo de la presentación del Senador Bolívar es el mito urbano, es una de las grandes falsedades que se han venido diciendo aquí en Bogotá permanentemente en los últimos años y es que el metro subterráneo estaba listo para licitar eso es totalmente falso, que ese metro estuviera listo y aquí yo les voy a mostrar qué es lo que estaba listo.

Miren, yo quiero este gráfico, cada uno lo tiene, ustedes ven cada uno de estos cuadritos es una etapa que hemos surtido, este pequeño trámite anaranjado es lo único que tenía el metro subterráneo, es decir o había hecho ni esto, ni esto, ni esto, ni esto, ni esto, nosotros estamos aquí, lo único que había surtido el metro subterráneo ese diseño era esto y no solo lo había surtido, sino que no era viable, es que lo que demostró que no fuera posible hacer el metro subterráneo, son esos mismos estudios contratados por la administración pasada que mostraron que no era posible llegar sino hasta la 53, que mostraron que realmente era un metro que no era viable con esos mismos estudios, fue muy valioso hacerlos, porque con ello se pudo encontrar que no era viable.

Entonces yo quiero leerles algunos de los pasos que hemos y no voy a leer todos estos, es un resumen solamente, rápidamente de lo que hemos hecho, por ejemplo, creamos la empresa metro, cosa que no se había hecho, también tuvimos en el acuerdo distrital 645 del 2016 se aprobó el Plan de Desarrollo que priorizo el proyecto metro.

Se hizo el estudio de alternativas para optimizar los diseños, se constituyó la empresa metro, se tuvo como, al Senador Bolívar le molesta, pero definitivamente eso es lo que es requisito, es precisamente muy difícil lograr que se haga cada una de esos CONPES a las cuales él se refiere de una manera como si fuera algo insignificante, fue muy difícil, tuvimos que trabajar semanas, meses, conjuntamente con el Gobierno nacional, negociando, haciendo unos esfuerzos, haciendo ajustes financieros, legales, técnicos para lograr esos CONPES.

Entonces el primero de esos CONPES, el CONPES 3882 se avanzó en la estructuración técnica, legal y financiera, se logró que en el Gobierno nacional se declarara el proyecto metro como un PINE, como un proyecto de interés prioritario, estratégico, nacional, se logró hacer el otro CONPES, el CONPES 3899 en donde el Gobierno nacional precisa tres elementos para materializar el apoyo, los requisitos, los componentes, y los mecanismos de seguimiento.

También se hizo el CONFIS, los CONFIS también fueron complicadísimos, lograr cada CONFIS de esos, eso no fue, se hizo el primer CONFIS, el 26 de octubre, luego entonces, el CONPES 3900, el Distrito cumple con 10 requisitos necesarios para la cofinanciación, para el proyecto de la primera línea

del metro, es decir lograr con esos 10 requisitos que nos había exigido el Gobierno nacional, también fue complejísimo, yo tengo que confesarles aquí que ese proyecto metro se nos murió 30 veces y 30 veces logramos resucitarlo, fue complejísimo de técnicamente, financieramente, legalmente no, luego el Concejo Distrital de política económica y social, el CONFIS distrital, autorizó la solicitud para asumir obligaciones con cargo vigencias futuras ordinarias por los 6.8 billones constantes del 2017 que sería el aporte distrital.

Con el Acuerdo número 691 de 2017, del Concejo de Bogotá se aprobaron las vigencias futuras aporte del Capital, que como ven, todavía, cómo será de difícil lograr a veces esas aprobaciones que todavía tenemos los enemigos del proyecto metro, diciendo que son ilegales y que no debían de haber aprobado, etc., posteriormente el CONFIS de la nación aprobó las vigencias futuras, es decir aprobó los recursos a futuro que iba aportar la nación por 15,1 billones de pesos, lograr eso también fue muy difícil.

Después firmamos el convenio de cofinanciación con el Gobierno nacional, firmamos ese convenio de cofinanciación que define los montos, los términos y condiciones para la cofinanciación del metro, cuánto iba tener que poner cada uno, cuándo lo iba a poner, por ejemplo en ese momento establecimos que el aporte del Distrito se iría totalmente ciento por ciento a pagar el componente metro y que las troncales se iban a financiar con recursos del Distrito, pero de nuevo llegar a cada una de estas cosas que yo estoy leyendo en un par de segundos, tomó meses de trabajo.

Luego Fitch Ratings le asigna calificación triple A, a la empresa metro, lo que significa que la empresa metro de Bogotá, puede cumplir con las obligaciones de deuda que pueda contraer, luego otro acuerdo del Distrito del Concejo de Bogotá, el acuerdo 699 del 2018 que autoriza un cupo de endeudamiento por 10,8 billones de pesos constantes del 2017 a la empresa Metro de Bogotá.

Posteriormente otro CONPES, CONPES 3923 da concepto favorable para otorgar garantías soberanas por parte de la Nación a la empresa metro, para poder contratar operaciones de crédito público hasta por 7,8 billones, luego el Congreso aquí, este Congreso la Comisión Interparlamentaria de Crédito Público también aprobó la habilitación de la empresa metro para contratar esos créditos de nuevo, todo eso fue difícil, nada fue fácil, luego las actas de negociación para los contratos de los créditos, luego la resolución del Ministerio de Hacienda autorizando la firma de los créditos externos, luego firmamos, con el Banco Interamericano de Desarrollo, el Banco Mundial y el Banco Europeo de inversiones que se comprometieron a entregar los primero miles de millones de dólares para 1.700 millones de dólares para la primera fase metro.

En fin, como ustedes pueden ver yo vuelvo a repetir, es absolutamente falso, falso que el metro subterráneo estuviera listo, es totalmente falso, esto

lo que había surtido, estos pasos, faltaban todos estos, aquí es donde estamos nosotros hoy, o sea que, ya es hora que acabemos con ese mito urbano, de que es que ese metro estaba listo, más aun, vuelvo a señalar que fue precisamente con esos mismos estudios que se encontró, que ese proyecto no era viable, que era demasiado costoso, que no podía llegar, hasta, sino hasta la 53 en fin.

Entonces yo quiero pasar ahora algunos de los temas, de las estaciones distantes entre sí, bueno quiero señalar primero, cuando nosotros llegamos el Gobierno nacional, exigió que hicieran unos estudios adicionales, porque claramente el metro subterráneo no era viable, llegaba hasta la 53, noten entonces, a través, nosotros pagamos un estudio a través de la Financiera de Desarrollo Nacional un estudio que ordene el Gobierno nacional, y ese estudio del Gobierno nacional lo que hizo fue, ese estudio que se contrató en ese momento que lo hizo la empresa Citra, analizo 6 alternativas, 8 alternativas distintas de metro, totalmente elevadas, totalmente subterráneas, parte elevado, parte subterránea, estudio y ese estudio, no nosotros, ese estudio yo quisiera que mostráramos aquí perdón, avancemos adelante.

Estos son los 8 estudios, las 8 rutas, las otras posibilidades que se analizaron como digo unas partes subterráneas, parte elevada, y de esas 8 escogió una, unas firmas internacionales, especialistas en construcción de metro, no tuvimos nosotros absolutamente nada que ver, contratado por una entidad del Gobierno nacional como es la Financiera de Desarrollo Nacional, no por una entidad distrital, lo contrató la Financiera de Desarrollo Nacional de la cual hasta donde entiendo el Ministro de Hacienda su delegado es el Presidente de la Junta, nosotros no tuvimos nada que ver, encontraron que la mejor ruta era la ruta de un metro elevado, como el que vamos hacer, de manera que nosotros no fuimos los que escogimos.

Ahora bien, aquí también se ha dicho que es que no estamos utilizando, que se desperdiciaron los estudios no, estamos utilizando todos los estudios de cuál era el trazado, que como digo no solamente coincidía con lo que se pensó después, sino que era los mismos trazados desde hace 50 años.

Segundo, los estudios de suelos del metro subterráneo, digamos en todo el tramo sur, el tramo sur, la ruta es exactamente la misma que tiene el metro elevado, utiliza la Avenida Villavicencio, utiliza la Avenida Primero de Mayo, etc., de manera que los estudios de suelo que se hicieron fueron muy útiles, y muy valiosos y sirvieron para este otro metro. Entonces vamos un poquito de nuevo atrás, de nuevo, al tema de la velocidad, porque aquí se señaló el Senador Bolívar, dice que es que las, como tiene pocas estaciones, menos estaciones que es malo, esta de alguna, yo entendí muy bien como era que significaba que la gente iba a querer usar más TransMilenio que el metro, pero tener menos estaciones hace, tiene una ventaja muy grande, y hace que el metro sea mucho más rápido, el metro de

Bogotá va hacer uno de los metros más rápidos que hay en el mundo, pero además hay algo interesante, cuando un metro tiene más velocidad tiene más capacidad, imaginemos nosotros por ejemplo que un metro va andar a 20 kilómetros de velocidad comercial, si logramos que ese metro vaya a 40 kilómetros, en vez de 20 kilómetros, lo que hace es que el mismo tren hace dos viajes, entonces duplica la capacidad, y casi que reduce el costo a la mitad.

Entonces un metro que tiene menos estaciones, puede ser más rápido y tener mucha más capacidad, ser más rápido yo le aseguro Senador Bolívar que a los ciudadanos que van a venir de Bosa, por ejemplo, o de Kennedy y que van a ir a la 72, o a la 76 o a cualquier otro punto de la ruta, van a estar muy agradecidos de que ese metro sea, uno de los metros más rápidos del mundo, porque así.

Ahora bien el TransMilenio de bajo del metro como lo recomendaron también los expertos de esta firma Citra, cumple una función muy útil, y es que muchos metros en el mundo tienen dos líneas paralelas, una es la ruta expresa, como por ejemplo hay varias rutas en Nueva York, la ruta expresa que solamente para cada o dos o tres estaciones, y una ruta local, entonces el TransMilenio cumple la función de la ruta local, la persona toma la ruta expresa para el viaje largo y se baja y toma el TransMilenio para hacer el pequeño trayecto más corto que le falta, si no quiere caminar.

Entonces, quiero para terminar, señalar que estas troncales, primero, quiero agradecerle al Ministro de Hacienda, porque nos ha dado todo el apoyo para hacer estas troncales, que de nuevo las troncales alimentadoras del metro no fueron una sugerencia nuestra, fueron una propuesta de la firma Cistra, algo que vale la pena señalar es que el metro subterráneo nunca cumplió con un requisito básico, no le dieron los CONPES, como se queja el Senador Bolívar, no le hicieron unos CONPES, no porque no quisieran al Alcalde anterior, no se los hicieron era porque nunca cumplió con el requisito que exigía el CONPES de tener un beneficio-costo-positivo, nunca tuvo un beneficio-costo-positivo y eso por qué no lo tuvo, porque el costo era demasiado alto para el número de pasajeros que iría a movilizar.

Esta troncal, este sistema metro, con las troncales alimentadoras, no solamente logra un beneficio-costo-positivo, sino que logra movilizar un 80% más pasajeros que si hiciéramos la sola ruta nuestra sin las alimentadoras, y logra más del 100% de pasajeros de lo que daría el metro subterráneo hasta la 53, es decir las troncales alimentadoras, son unas troncales sociales, nosotros tenemos que Soacha hoy está prácticamente incomunicada, Soacha es un municipio que necesita apoyo, que necesita ayuda, nosotros le estamos mejorando la infraestructura de TransMilenio por la Autopista Sur, pero realmente esta sobre cargada, Soacha es el municipio que hoy está creciendo más en Colombia, es el municipio que más crece y obviamente Soacha trae cada vez más ciudadanos de menores de ingresos y no tiene ciudadanos de ingresos altos y entonces no hay cómo

cobrar impuestos a los sectores altos para invertir en los sectores populares, entonces Soacha tiene unos problemas sociales muy complejos y el problema de movilidad de Soacha es complicadísimo, la cuestión en la estación de San Mateo de TransMilenio es monumental, gracias al apoyo del Ministerio de Hacienda, el Gobierno nacional se están haciendo dos estaciones adicionales para aliviar un poco la estación de San Mateo, pero igual, la troncal Auto Sur, está demasiado sobre cargada, entonces es necesario traer a los ciudadanos de Soacha al metro.

Una de las troncales alimentadoras que se va hacer es la troncal Avenida Ciudad de Cali, que va a Soacha, pero entra no por la Auto Sur, sino entra por Ciudad Verde, y va por la Avenida Ciudad de Cali y lleva a los ciudadanos de Soacha y del sur occidente de Bosa al metro, ahí están las dos rutas, alcanza a verse la roja de abajo es la troncal Avenida Ciudad de Cali que va de Soacha básicamente al Portal Américas donde comienza el metro y la otra troncal alimentadora que vamos a contratar el año próximo es la troncal 68, esta troncal es maravillosa, porque optimiza todo el sistema de transporte masivo de Bogotá, no solamente trae un gran cantidad de ciudadanos del sur a al metro y al resto de la ciudad, sino que esta es la troncal, intersecta 7 troncales de TransMilenio y el metro, esas troncales gracias al apoyo de este Gobierno nacional y vuelvo agradecer al Ministro quedan financiadas y podemos contratarlas el año entrante, queda faltando la troncal Boyacá que espero que se contrate muy pronto en la próxima administración.

Entonces así este metro, moviliza vuelvo a insistir el doble de pasajeros de lo que iría a movilizar el metro subterráneo, que solamente alcanzaría a llegar a la 53 y cuando hablamos del metro llegando a la 53, es partiendo de un supuesto que es extremadamente optimista, la gran mayoría de metros subterráneos del mundo tiene sobre costos enormes, a veces hasta de varios cientos por ciento, aquí estamos asumiendo que el metro llega a la 53 sin sobre costos, suponiendo que no había ningún sobre costo en el metro subterráneo, solamente con base en los mismos estudios que se contrataron, y con las bases en las mismas conclusiones de ese estudio.

Entonces Presidente, creo que los ciudadanos pueden estar tranquilos, porque van a tener metro y un metro elevado que es especialmente agradable para los ciudadanos, es mucho más agradable ir en un metro elevado, que en un metro subterráneo, a veces hay líneas de metro que tienen partes, tramos subterráneos y tramos elevados, y a penas el metro sale del subterráneo al elevado, aaaahhh, se siente la luz, se siente un alivio es increíble lo que se siente cuando se llega a la parte, entonces yo simplemente les digo a los ciudadanos, eso del metro subterráneo suena muy atractivo.

Cuando uno va de turista un par de días, pero cuando tiene que tomar un metro todos los días, de la vida, no es tan agradable, yo incluso terminé con una anécdota, hace muchos años yo estuve haciendo unos estudios de posgrado en Francia y trabajaba en

un hotel 4 noches a la semana y en esa época yo no estaba tratando de probar nada en absoluto, pero salía como a las 7 o 8 de la mañana y tenía que ir a la universidad durante el día y yo prefería tomar la línea del metro elevada que hay allá en París, aunque me tomaba un poquito más de tiempo, con todo y que estaba cansando de trabajar toda la noche y tenía que ir a la universidad durante el día, porque era mucho más agradable, entonces los ciudadanos aquí en Bogotá, van a disfrutar de un metro donde van a tener la luz natural, van a disfrutar de la vista de las montañas, va hacer mucho más agradable para un turista, por ejemplo que llega a Bogotá también tomar el metro elevado que no meterse en un túnel atravesar toda la ciudad bajo tierra, eso suena muy atractivo cuando uno va de turista, pero cuando tiene que hacerlo toda la vida les aseguro que es mucho más agradable para los ciudadanos la sensación de seguridad, es mucho mayor en metro elevado que en uno subterráneo.

Quiero señalar sin embargo que los criterios que llevaron a las firmas de ingeniería expertas a recomendar el metro elevado no tuvieron absolutamente nada que ver con estos comentarios que les hago al final, muchas gracias Presidente.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera Senado:**

Muy bien señor Alcalde, tiene el uso de la palabra el señor Ministro de Hacienda y Crédito Público.

**Doctor Alberto Carrasquilla Barrera, Ministro de Hacienda y Crédito Público:**

Muchas gracias Presidente, un saludo muy respetuoso a usted, a los Senadores, Senadoras, Representantes que están aquí, un saludo a nuestro Senador citante, el Senador Bolívar y un saludo al Alcalde de Bogotá el doctor Enrique Peñalosa.

El Senador Bolívar empezó haciendo un recuento que lo deja a uno muy triste, muy frustrado, una historia que él comienza en 1980, pero que seguramente hubiera podido empezar antes y la historia de una ciudad que se frustra y que luego vuelve y se frustra y que luego vuelve y se frustra, porque no es capaz de sacar adelante una obra, que como él mismo lo mostraba es parte casi columna vertebral de cualquier ciudad seria, civilizada del mundo.

Yo quiero manifestar que esa triste historia tenesmo en este momento la oportunidad de terminar y de ponerle punto final y yo creo que la salvedades que él ha planteado, las demandas que se han interpuesto, las cuestiones que se han esbozado, se han surtido, se han discutido, han sido archivadas en digamos en su totalidad las cuestiones que se han hecho hasta el momento, eso no quiere decir que no hayan más cuestionamientos, y que no hayan más debates, pero yo sí quiero poner de presente que yo me siento tranquilo Senador Bolívar en el sentido en que usted reflexiona sobre lo que será dentro de unos años, dentro de 10 años ser parte de una historia fatídica, yo estoy prácticamente convencido

de que dentro de los años que usted menciona vamos a estar es contentos, de que finalmente salió adelante algo que probablemente no todos vamos a estar de acuerdo en el diseño, en el trazado, en esto o en lo otro, pero finalmente yo creo que estamos en la ruta correcta de llegar hacia una ciudad que finalmente logra, después de tantas frustraciones tener un sistema de transporte moderno, ágil, respetuoso con el ciudadano, veloz y eficiente.

Yo estoy convencido de eso, hemos mirado el cuestionario que usted nos sometió al Ministerio, es un excelente cuestionario, es un cuestionario que nos obliga a mirar absolutamente todas las decisiones que se han tomado, prácticamente desde el año 2014 que se inicia esta fase de la historia, y yo haciendo la revisión de los documentos CONPES, haciendo la revisión de los intercambios de opiniones jurídicas, sin ser abogado, ni muchísimo menos a las actualizaciones en términos de valor, los estudios que contrató la Financiera del Desarrollo Nacional, me parece que existe el cúmulo, existe la tranquilidad de parte mía de estar muy entusiasmado con el proyecto, los números me parecen que están, son exigentes, no voy a decir que hay una, que esto va ser un proyecto pequeño como usted lo decía Senador, es un proyecto hiperambicioso, grandísimo y uno siempre de cara a desafíos grandes, pues tiene que tener cierta dosis de humildad y cierta dosis de estar pendiente de que todo, absolutamente todo salga bien.

Síntesis, pudo ahorrar digamos el tiempo haciendo un recorrido por el cuestionario que nos envió, pero nos puso a estudiar el tema, nos puso a mirar absolutamente todas las decisiones, que precedieron a la posesión de este gobierno y que abarcan decisiones incluso que se toman el 6 de agosto de este año, en el caso específico de la concreción que se hace de los recursos de la banca multilateral que se necesitaban para fines de financiar en los términos temporales que se requieren las obras, digamos la parte de obras civiles y esos contratos, la parte más inmediata de esos contratos que en realidad son cupos de créditos importantes, se surtieron de manera muy ágil y de manera que yo encuentro absolutamente transparentes.

En cuanto a la, hay otros aspectos digamos que quizás en el curso del debate, puedan surgir, pero yo por el momento dejaría ahí Presidente mi intervención inicial.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera Senado:**

Muchas gracias señor Ministro, tiene el uso de la palabra el señor Subdirector de Planeación Nacional.

**Doctor Rafael Puyana, Subdirector General Sectorial del Departamento Nacional de Planeación DNP:**

Buenas tardes ya, Presidente, honorables Senadores y Representantes, Senador citante Gustavo Bolívar, Alcalde, Ministro y funcionarios del gobierno.

Desde el Departamento Nacional de Planeación quiero hacerles una intervención corta, voy a mostrarles una presentación en donde básicamente lo que les voy a mostrar es el análisis técnico que se hizo en el proceso de los documentos CONPES, pero así mismo una comparación que creo que es muy simple, pero que refleja algunos elementos importantes que tuvo en cuenta el CONPES, para declarar la importancia estratégica del proyecto y una comparación de cifras que realmente fue la base y el sustento que utilizó el CONPES para tomar su decisiones, entonces les pido si podemos tener la presentación en pantalla.

Bueno, mientras ponen la presentación, que realmente es un cuadro en particular que quiero mostrarles voy a ir comentando el proceso, en el momento en que a su solicitud del Distrito se hace digamos, la viabilización del apoyo en la primera línea como está constituida hoy, ya lo mencionó el Alcalde, que hubo una evaluación multicriterio de alternativas distintas, esas alternativas arrojaron una que era la que tenía mayor puntaje dentro de la evaluación y que correspondía al diseño del metro elevado.

Pero así mismo se complementó el estudio con un análisis de alternativas de la línea de la del metro con o sin unas alimentaciones con las troncales de TransMilenio, eso también es importante, porque también voy a mostrar hacia adelante el análisis que se hizo en su momento de cómo el influir las troncales alimentadoras aumenta el retorno social del proyecto.

Una vez se hace esto, y quiero ser muy claro con esto, porque esto fue puntualmente el requerimiento que se le hizo a Planeación Nacional en su momento, en enero de 2017 cuando se aprobó el documento CONPES 3882, ese documento CONPES no da un aval, no entrega plata, sino lo que hace es que define las condiciones para la participación de la Nación en proyectos de la región.

Explícitamente lo que hace es precisar los mecanismos y requisitos necesarios para que se materialice el apoyo del Gobierno nacional en proyectos estratégicos que contribuyen a mejorar la movilidad, es decir, no entrega recursos sino establecía cuáles eran los requerimientos. Luego del CONPES 3882 lo que hace el 3899 es que ratifica cuáles son esos requisitos técnicos que debe cumplir un proyecto de esta naturaleza para que sea cofinanciado por la Nación y también establece cuál es la institucionalidad para el seguimiento a esos compromisos, solamente una vez están listos esos requerimientos que se establecen en el CONPES, el CONPES ahí no da el aval, una vez se tiene el certificado del cumplimiento de objetivos de esos requisitos técnicos, certificado que se cumple y sí ahí les pido que puedan ir a la tercera diapositiva de la presentación, esos cumplimientos se dan por dos vías, uno por la comunicación que hace la FDN estableciendo que efectivamente el proyecto está en viabilidad, en factibilidad, mediante comunicación del 15 de septiembre la FDN, efectivamente certifica

que el proyecto ha alcanzado un nivel de factibilidad requerido y así mismo el Ministerio de Transporte mediante comunicación del 23 de septiembre certifica que se ha dado cumplimiento al objetivo de los 10 requisitos, que esos 10 requisitos van desde la modelación de la demanda, remuneración, priorización, hasta determinación y distribución de riesgos y mecanismo de coordinación entre las entidades.

Esos 10 requisitos quedan certificados por el Ministerio y con eso digamos que se da cumplimiento a los dos requerimientos que nos pone la Ley de la infraestructura y con base en eso, ahí sí se procede a declarar de importancia estratégica el proyecto metro que es lo que se hace con el documento CONPES 3900.

Simplemente quiero dejar esas constancias, porque el CONPES cumplió con las reglas que se han establecido y tan es así, que a pesar de eso por ejemplo, el CONPES no declaró de importancia estratégica las troncales hasta que estas no estuvieran también en nivel de factibilidad, digamos, así fue de riguroso el cumplimiento de los requisitos.

Ahora, en la siguiente diapositiva, mencionamos no se alcanza a ver el titular, pero eso que ustedes ven ahí es el flujo de recursos tanto en la salida de recursos, como las entradas de recursos del proyecto, porque dentro de la citación se nos preguntaba, que cuál era el sustento para que la Nación hubiera autorizado un esquema de endeudamiento por hasta 7.8 millones de pesos del año 2017 y la razón es que, cuando ustedes ven el flujo ahí, que el flujo va realmente hasta el año 2049, a pesar de que los recursos se reparten en todos esos años, hay unas exigencias de inversión muy importantes entre el año 2020 y 2025 en donde está toda la inversión en Capex, que son las líneas amarillas que ustedes ven allí en el flujo saliendo como inversión y eso exige que el proyecto para ser sostenible tenga como contrapartida que son las líneas rojas, de arriba, esos flujos de servicio de deuda hasta por 7.8 billones de pesos, esa es la razón por la cual se requieren esos recursos y fue por la cual la Nación autorizó el esquema de endeudamiento en su momento.

Ahora más allá de eso, quiero concentrarme ahora en los beneficios que tiene el proyecto y que fue el elemento central que estudió el CONPES para declarar la importancia estratégica de la primera línea del metro. Aquí uno de los componentes principales es que cuando uno analiza y eso fue lo que hizo el CONPES la evaluación económica de un escenario, en primer lugar solamente del componente férreo, es decir si solamente tuviéramos la línea del metro en su componente férreo y en comparación si tuviéramos el componente férreo con sus troncales alimentadoras que le dan un mayor dinamismo a la demanda del proyecto, esa comparación lo que hace es que, incluso con distintos escenarios de tasa de descuento, la razón beneficio-costos del proyecto incluyendo las troncales es ampliamente superior el proyecto sin las troncales, eso es importantísimo, porque uno ve por ejemplo con una tasa, incluso

alrededor del 9% que es el escenario central, esa tasa de beneficio-costo, si solamente tiene el componente férreo no supera la tasa de uno, era un beneficio de 0.78 que están en la columna central y cuando uno tiene con esa misma tasa de descuento, el componente férreo y troncal, alimentadoras el beneficio-costo sube a 1.82 y eso es importantísimo para viabilidad económica y el análisis económico del proyecto.

Ahora y voy a cerrar con esto, porque a pesar de que es importante mostrar el beneficio-costo y realmente la decisión que toma el CONPES de esa comparación del beneficio-costo, queda una tasa superior con el proyecto como está hoy, la discusión también ha girado en torno a las cifras, si son 13 billones, si son 22 billones y con el equipo de Planeación Nacional intentamos hacer un esfuerzo de poner muy claramente las cifras en un primer caso del corredor férreo en su trazado original, es decir subterráneo por la carrera 11 hasta la calle 100, que tenía como ustedes ponen en la tabla una longitud de 27.1 kilómetros con 22 estaciones y que a pesos del 2014 tenía una inversión en Capex de 13.7, es decir 13.8 billones de pesos.

Lo que pasa es que al Capex hay que adicionar como dice el Alcalde los costos de financiamiento que cuando uno tiene en cuenta esos costos de financiamiento el total de ese proyecto al año 2014 eran 26.5 billones de pesos, que incluían aportes de la Nación de 18.5 y del Distrito de 7.9, cuando uno trae a eso a pesos de 2017, eso estaba en pesos 2014, cuando lo trae a pesos de 2017, ese trazado original costaba a pesos 2017 16 billones ese componente de Capex, pero cuando uno adiciona todo el financiamiento 31 billones, esa es la cifra importante que es comparable.

Ahora, como se comprara eso con el proyecto como está hoy, hoy en día tiene un corredor férreo elevado, por la avenida Caracas hasta la calle 72, de 23.9 kilómetros y 16 estaciones, y además de eso tienen alimentadores por la 68, la Cali y la séptima y Caracas Sur, que cuando uno hace toda la suma, ustedes pueden ver ahí, eso tiene inversiones de Capex de 12.9 billones a pesos de 2017 para el corredor férreo, 3.5 para troncal alimentador y 2.5 para troncal complementario. En últimas y el resumen de todo el análisis que hace el CONPES es, que el total del proyecto con férreo y alimentadores cuesta inversiones de Capex a pesos de 2017 de 19 billones de pesos, que cuando uno le incluye el costo financiero ahí es que arroja 29.5 billones de pesos, total de inversión en Capex, costo financiero para férreo y los alimentadores, que se comparten 19.1 billones por la Nación y 10 billones por el Distrito, de hecho eso que el aporte en ese caso sea del 65% y ese es el que es comparable con los 31 billones que tiene digamos el costo a 2017 incluyendo los costos de financiamiento, eso es importante, porque entonces la cifra que debemos comparar total es 29.57 billones a pesos de 2017 diseño actual frente a 31.1 billones que tenía el diseño original y esas son las cifras que realmente el CONPES hacen

comparables y por eso digamos no es comparable en 13 billones, original con los 22 o 29 de más adelante, este resumen de la tabla creo que es importante porque el análisis que hace el documento CONPES, muchas gracias.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera Senado:**

Muy bien muchas gracias señor Subdirector Nacional vamos ah, permítame, al Subdirector con el mayor gusto interpelación.

**Honorable Senador Gustavo Francisco Petro Urrego:**

Porque después quiero intervenir más de fondo, yo fui el Alcalde de Bogotá y soy el protagonista desde el punto de vista de la administración distrital de este proyecto, por tanto, hay muchas cosas que decir, y respecto a las cifras que usted pone si me, si su, empleado pone el cuadro pasado que estábamos hablando de los costos, ahí hay varias inexactitudes que yo quiero que usted tenga en cuenta, porque usted no estaba en ese momento allí, que sepa, ni el Ministro de Hacienda tampoco, y no es correcto con lo que usted está acabando de decir.

Primero, ustedes parten de una tesis, el metro subterráneo que se diseñó en mi administración no tenía troncales alimentadoras y este sí, y empieza hacer una comparación de cifras, eso no es cierto, y ese error es de billones de pesos, que podrían ser de la Nación y del Distrito, no es cierto que el proyecto que nosotros presentamos no tuviera troncales alimentadoras.

Lo que pasa es que estaban diseñadas de una manera diferente a como esta administración las presenta y me explico, Soacha alcancé a escuchar, que Soacha no tenía, siendo una ciudad en crecimiento no tenía una articulación al metro subterráneo, no es cierto, sí la tenía, a través de su lado más occidental llegaba a la estación de Bosa, a través de la Halo en una APP es decir sin costo presupuestal, aun se sigue discutiendo esa APP.

Dos una vía de tranvía que llegó a estado de factibilidad en términos de ingeniería que también era una APP, desde la estación de Soacha hasta encontrar la primera línea subterránea del metro, iba hasta el centro y la misma planeación en donde usted está, Planeación Nacional sugirió cortarla en la primera línea del metro, no le costaba presupuestalmente al Distrito, ni a la Nación, porque era una APP, una iniciativa privada que llegó a estado de factibilidad y fue suspendida por la actual administración.

La Avenida Boyacá que aquí se queda sin, porque es para la próxima dijeron, resulta que la Avenida Boyacá que era alimentadora del metro estaba en plena licitación para adjudicar construcción, cuando dejé la Alcaldía con recursos del Distrito, no de la Nación, en la forma de BRT es decir buses, porque la suspendieron, no le costaba a la Nación.

La carrera 68, llegó a nivel de factibilidad ingenieril a través de una línea de tranvía, modo

una APP, no le costaba al Distrito nada y tampoco a la Nación, porque suspendieron el proyecto, y adicionalmente, aunque es una alimentación más débil, la séptima que era una línea de tranvía que llegó desde el punto de vista de la ingeniería al estado de factibilidad también su forma era una APP no le costaba al Distrito, a la Nación solo le costaba a partir de la salida del casco urbano del Distrito hacia Zipaquirá.

Y existía una cuarta línea de tranvía que era la única que al parecer sobrevive, que es la que va del centro de Bogotá hasta Faca, que llegó a proceso de adjudicación después de pasar factibilidad y que han pasado tres años y no ha pasado nada.

Entonces cuando usted parte en su análisis de decir que el metro subterráneo no tenía alimentador, está equivocado, lo que pasa era, que no le representaba costos al Distrito, ni a la Nación, porque eran iniciativas privadas, ustedes que son defensores de la iniciativa privada, en las líneas de tranvía había una inversión privada de 4.000 millones de dólares, que quedó suspendida, eso no lo pone usted en las cuentas, si las pusiera el costo del metro subterráneo es más barato que lo que hoy se está presentando como costos del metro elevado, más alimentadores, porque estos alimentadores que son buses tanto en la 68, como en la séptima, como en la Boyacá, como en lo que va hacia Soacha es decir, es la visión tradicional desde el año 2000 del transporte en Bogotá, de sustentar el transporte a partir de BRT le hace TransMilenio tienen que ser cofinanciados por la Nación y el Distrito en billones de pesos tal cual usted puso las cifras.

Eso es un costo adicional que no tenía el metro subterráneo, porque el metro subterráneo estaba articulado era APP privadas para su alimentación, sin costo presupuestal, porque se sustentaban en las tarifas de los pasajeros y preguntará usted, por qué un BRT como los que hace la Nación en todo el país, incluido en Bogotá, no se puede autofinanciar vía tarifas y por eso necesita del recursos presupuestal tanto distrital como nacional o de los municipios, solo la tarifa sufragar la operación, no los costos de infraestructura y un tranvía sí puede sufragar tanto la operación como su infraestructura, y si usted aterriza y profundiza en los estudios, descubre una ley, es que el transporte férreo en el modo tranvía es más barato, que el de los BRT de buses, con costos decrecientes, no crecientes, lo cual significaría la salvación de muchos sistemas de transporte masivo en varias ciudades de Colombia, usted ya habrá visto que han quebrado en el país, en Bogotá no quiebran porque se sustentan en una inmensa demanda que está disminuyendo, porque el costo operacional del bus es creciente y por tanto obliga a menos que se subsidia a crecer la tarifa y va acabando la demanda.

Por eso, las APP privadas podían garantizar la infraestructura más la operación de los tranvías y por eso la inversión de recursos públicos presupuestales, tanto de la Nación como del Distrito eran mínimos para la alimentación del metro subterráneo, la gran pregunta es: ¿por qué suspendieron esos proyectos?,

porque eran tranvías, y no eran buses y entonces ahora lo sustituyen por buses, pero a un alto costo presupuestal para la Nación, que es lo que tiene que ver la Comisión, porque son recursos del Presupuesto Nacional por billones, cuando no era necesario invertirlos, si se hubiera continuado los proyectos de tranvías.

Ahora el mayor alimentador del metro era su segunda fase, porque la primera línea del metro subterráneo no llega a la calle 100, ni siquiera llega a la calle 127 que fue como se hizo el estudio, eso hasta la 127 vale 7.000 millones de dólares, no hasta la 72, ni hasta la 53, hasta la calle 127 vale 7.000 millones de dólares, fue un acuerdo con el Gobierno nacional pasado, porque la primera línea del metro hace una herradura y a partir de la 127 sigue hasta Suba, y el recorrido hasta Suba desde la 127 lo eleva a 1.600.000 viajes diarios, de la primera línea del metro, la más efectiva del mundo.

Esta era la primera fase hasta la 127, esa alimentación de Suba hacia arriba, el borde oriental, es lo que determina que se vuelve más eficaz del mundo, si es subterráneo, y hay un elemento adicional de su cuadro, y por eso mi interpelación solo respecto a este tema, usted le pone 12.9 al metro elevado, algo así alcancé a leer, ese cuadro no volvió a parecer, de donde, yo voy a terminar ahí, discúlpeme Presidente ya entiendo, es por el cuadro esas cifras.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Está bien aquí no va haber ningún.

**Honorable Senador Gustavo Francisco Petro Urrego:**

12.9 del metro elevado, de dónde saca usted esa cifra, uno saca una cifra como administrador público puede decirlo, preveo, supongo, nosotros en el primer año de la administración suponíamos que el kilómetro metro subterráneo valía 100 millones de dólares, estábamos pifiados, claro nunca dijimos, es que valer 100 millones de dólares, no, decíamos es una cifra que prevemos, porque hasta que no se hagan los estudios, no se conoce, la cifra del estudio de ingeniería básica avanzada, determina el costo por kilómetro, y por eso es que sale una cifra que decimos es 7.000 millones de dólares, mucho más a la que preveíamos nosotros, de donde la cifra del costo del metro elevado, tendría que salir de estudio de ingeniería similar y aquí es donde el segundo gran engaño, que se le presenta a la opinión pública, se le dice es que el metro subterráneo no tuvo el estudio de detalle, confundiendo una categoría de la ingeniería nacional con una metodología del Banco Mundial, porque nosotros seguimos fue, el método del Banco Mundial para garantizar la financiación, y esa metodología como se articula una con otra, en que usted no pude licitar la construcción de una obra, sin saber su costo y en ingeniería se aproxima al máximo a su costo, se tienen precios unitarios y a

eso es lo que se le llama en Colombia ingeniería de detalle, cierto.

Pues el estudio del metro subterráneo tiene ese estudio de precios unitarios y llega a costos, si lo hacemos con la metodología nacional, un estudio de factibilidad no lleva a precios unitarios, por eso usted no puede licitar solo con un estudio de factibilidad, porque no sabe cuánto cuesta, usted hoy no sabe cuánto cuesta el metro elevado de Bogotá, por una sola razón, que no es su culpa, no hay estudio ni de factibilidad, ni de detalle y nadie aquí puede saber cuánto cuesta, puede que sea menos, a lo mejor, puede que sea más, pero está indeterminado el valor del metro elevado, porque no tiene estudios de factibilidad siquiera y los que lo llevaría a usted a tener un estudio de precios unitarios para saber costos aproximado relativamente acertado es la ingeniería de detalle, eso sí lo tenía el estudio del metro subterráneo.

Por eso nosotros decimos, equivale al estudio de ingeniería de detalle, aquí quieren decir que no, que no habían estudios, que el estudio no existía, hasta el mismo Secretario de Movilidad que estuvo en los estudios nuestros y resulta que sí, por eso es que podíamos iniciar licitación, por eso lo que se inició después con el Gobierno nacional de Santos, fue la estructuración de la licitación para construir que suspendió el Alcalde Peñalosa, para construir.

En el estudio actual usted no tiene ese dato, tiene que esperarlo, la gran pregunta jurídica, ya en términos de legalidad es y por qué se aprobaron CONPES nacionales, y CONPES nacionales sin tener el estudio, la gran pregunta legal es, en el Distrito en virtud de las denuncias que hicimos del cartel distrital de la contratación es, en el Distrito tiene que haber diseño antes de licitación, de construcción, es obligatorio y el metro elevado no tiene ni los de factibilidad, quisieron a través de una, bastante irregular decir, es que lo que hasta ahora se ha hecho lo podemos asimilar como un estudio de factibilidad, no es cierto, el estudio está contratado con la empresa Cistra.

En el mes de marzo la interventora dijo, que de los 19 productos que tenía que entregar ese estudio, 18 no habían sido entregados, mes de marzo reciente, no están entregados y aun si los entregaran en cualquier mes próximo que está por venir, tampoco da el costo, porque son de factibilidad, solo el convenio firmado extrañamente con la FDN que no está aquí al parecer señor Clemente del Valle que es uno de los responsables primero de la suspensión del metro subterráneo de Bogotá, ese convenio que le otorga la FDN la posibilidad de licitar la construcción más el diseño, mire el peligro tan inmenso, es Reficar, porque si contrata la construcción con el diseño, ese diseño es el que los va a llevar al costo real, lo va a tener el constructor, un peligro inmenso con las finanzas públicas en un mega proyecto más grande que Reficar, señor Vice director de Planeación.

Más grande que Reficar, porque lo que se tiene que hacer, si queremos cuidar el recurso público,

es lograr el diseño, separado por una firma del que vaya a construir ese metro, supongamos que es el elevado, pero ese estudio de diseño ni siquiera está contratado, es decir que usted el año entrante no va a saber cuánto cuesta el metro elevado de Bogotá.

Y finalizo señor Presidente y gracias por permitirlo, es decir que su cuadro está mal hecho, por qué no pone al lado del metro subterráneo las troncales que tenía y que no costaban al presupuesto, que fueron suspendidas por esta administración, ¿Por qué?, porque eran tranvías, no eran buses, por eso, se salvó el cable hacia Bolívar que tampoco eran buses, pero se salvó porque yo firmé el acta de inicio, si no hubiera sido suspendido como el cable de San Cristóbal.

Suspendieron la licitación con recursos distritales, de la Boyacá, que era una de las principales alimentadoras del metro subterráneo, y las cuatro troncales de tranvías de APP, que por su definición no representaban inversión de recursos públicos, sino en el área rural de Cundinamarca, hacia Faca, Soacha y Zipaquirá y el segundo gran tema es usted no sabe cuánto vale el metro elevado, porque no tiene estudios aun, que le permitan tener una cifra comparable a los estudios que sí tiene el metro subterráneo y que le dicen a usted con cierta certeza, que hasta la 127 cuesta 7.000 millones de dólares, gracias señor Presidente.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera Senado:**

Vamos a seguir aquí con los Senadores inscritos para intervenir, está en su orden María del Rosario Guerra y luego el Senador Araújo, y después vamos, las inquietudes que hayan, después en la ronda de los funcionarios contestarán las inquietudes o se referirán a las inquietudes planteadas.

**Honorable Senadora María del Rosario Guerra de la Espriella:**

Gracias Presidente, muy buenas tardes, nuevamente un saludo a los citados y al señor citante al Senador Bolívar que trajo un tema que es neurálgico para la ciudad capital.

Bogotá definitivamente necesita todos los sistemas de transporte, un bogotano al año se está gastando en promedio 500 horas que está perdiendo por el tráfico bogotano, mientras que el promedio nacional es cercano a 47 horas año, o sea esto nos lleva a que la ciudad capital, necesita todas las fuentes de transporte masivo, TransMilenio, los buses, los cables aéreos, las bicicletas incluso, el tren de cercanía, todos los sistemas de transporte que nos ayuden a unas mejores condiciones de desplazamiento en la ciudad por el costo, no solo económico, sino de calidad de vida y efectivamente este es, tal vez la obra individualmente hablando más importante del país.

Recuerdo en el 2014 cuando se hizo en Plenaria del Senado un debate, de 2014, 2015 un debate, por el Senador Galán en su momento, sobre el tema y en ese momento la obra del metro Bogotá, valía 7.500

millones de dólares, por supuesto mucho mayor que lo que valía la ampliación del Canal de Panamá que estaba sobre los 6.000 millones de dólares, y lo que han costado obras tan importantes como el euro túnel, que creo que valía como 12.000 millones y otras tantas obras, sigue siendo hoy con los ajustes una obra supremamente importante para Bogotá.

Yo no me voy a meter en los temas técnicos, ni diseño, son temas que se los dejo a los expertos, pero sí tengo unas inquietudes que quiero plantear aquí al señor Alcalde y se lo quiero plantear al Ministro Carrasquilla, yo tengo sobre la base de las respuestas el costo de 17.5 billones de pesos, hoy encuentro aquí otra cifra, entonces mi primera pregunta es: ¿cuál es el valor de construir, esos 23.5 kilómetros del Proyecto metro, de la actual administración, del alcalde Peñalosa, solo 17.5 billones, es lo que el CONPES, que dejó el gobierno del Presidente Santos, considera, que lo acaba de decir el subdirector de Planeación, porque ese es un CONPES del gobierno anterior, que habla de con costo o financiamiento de 29.5, billones de pesos, entonces mi primera inquietud, es para tener claridad de realmente esta obra cuánto vale, por lo siguiente; Ministro, porque me interesa saber al final, cuántas son las vigencias futuras.

Porque dejaron perder las vigencias futuras y entiendo que el Concejo de Bogotá, cuando el Alcalde Peñalosa, lleva la nueva propuesta, reacomoda el tema de financiamiento y por supuesto cambian las vigencias futuras, entonces mi pregunta ahí es ¿Cuánto van a ser las vigencias futuras, con el nuevo Proyecto? Segundo ¿Cuándo comienza el Gobierno nacional a hacer los primeros desembolsos? De ese 70% que se comprometió, para financiar, cofinanciar el Metro de Bogotá.

Adicionalmente a ello, al final, las 3 bancas multilaterales, Mundial, BID y el Banco Europeo, cómo van a participar, porque en una de las informaciones que había, planteaba que el BID, iba a participar con 600 millones de dólares, el Banco Mundial, con otros 600 y el Banco Europeo, inversiones con 400, quiero saber, si se mantienen esos montos con la banca multilateral, más o menos sumado, eso debía estar por el orden de unos 1.600 millones de dólares, o si va a haber una recomposición de la participación, de la banca multilateral.

Al señor Alcalde, me gustaría plantearle unas inquietudes, Alcalde yo sí quisiera nuevamente que nos informara, ¿hasta qué nivel de avance, cuando usted llega estaba el Proyecto del Metro Subterráneo? Porque estamos hablando de cifras, pero es bueno saber, qué fue lo que usted recibió y algo dijo usted, en su intervención, Alcalde, pero me gustaría tener esa claridad, porque aquí se han hecho presentaciones que yo creo que es bueno que la ciudadanía y nosotros tengamos la claridad.

Igualmente, a nivel internacional, el costo de operación, cuando uno ve las comparaciones del Metro de Berlín, del Metro de París y de otros Metros, uno encuentra que, en subsidios, más o

menos son un 55% y el otro 45% son recursos, que es el ingreso por la tarifa, en el caso de este metro, se va a mantener lo que se había estimado, que eran 75,25, como el costo de operación, que va a tener, un aporte público, aproximadamente del 75, 76% y que el ingreso por tarifa, aproximadamente, 24, 25%, porque dependiendo de eso, me imagino yo, que ya hay unos cálculos de cuánto será la tarifa, que le quedará al usuario de Bogotá, cuando la obra esté terminada a la vuelta de unos años.

La otra inquietud, es que, con las cifras preliminares, que está sacando el DANE, aparentemente Bogotá, no va a tener la población que todos decimos, que tiene, 7.5, 8 millones de habitantes, sino que parece ser, va a ser mucho menor, mi pregunta es, ¿qué tanto ustedes han previsto, que se recompondría, si es que se recompondría, el Proyecto?, como consecuencia, que a la vuelta de un mes estaríamos teniendo según lo que públicamente, medios de comunicación, dijo el Director del DANE, unas nuevas cifras poblacionales.

Entonces esas son algunas de las preguntas, que yo tengo para poder, entender, que nos compete, también a nosotros, con los temas de presupuesto, entender realmente, cuál es el compromiso que, como nación, vamos a tener, para los próximos años, mil gracias señor Presidente.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera Senado:**

Senador Araújo.

**Honorable Senador Fernando Nicolás Araújo Rumié:**

Gracias Presidente, saludar también al citante, a los compañeros a los Senadores y Representantes, de otras Comisiones, a los funcionarios de la Alcaldía, al Gobierno al Ministro, etc., yo creo que hay aquí una primera conclusión, muy importante y es decir que todos queremos, el Metro y cuando digo todos, no me refiero solamente a los que viven o vivimos o nos toca vivir en Bogotá, sino todos los colombianos queremos el Metro y que este será un metro que no solamente será de los bogotanos, si se llegara a cumplir, señor Alcalde, confío que sí se va a lograr, sino que será un metro, de todos los colombianos.

Porque precisamente, todos los colombianos, vamos a pagar el metro y por es tan pertinente Senadores, esta discusión, en esta célula legislativa y sobre todo ad portas de la aprobación del Presupuesto, 2019 y posteriormente la discusión, del Plan Nacional de Desarrollo, seremos los colombianos los que aportaremos como mínimo, si no hubiera sobrecostos y si no hubiera imprevistos, según las cifras que nos presentó, el Subdirector de Planeación Nacional, 21 billones de pesos, lo que equivaldría hoy a pesos de hoy y con el tamaño de la economía de hoy, a 2 puntos del PIB.

Los colombianos estamos aportando, 2 puntos del PIB en promedio, durante un plazo largo, para financiar este proyecto, yo creo que eso es bien importante y eso hay que resaltarlo, el 2<sup>do</sup> elemento

doctor Miguel, que me parece que vale la pena decir hoy y lo decía de alguna forma la Senadora María del Rosario Guerra, es que este es un complemento de todo un sistema muy complejo en movilidad, que se ha venido diseñando durante mucho tiempo y que recoge muchísimos mecanismos y modalidades de transporte y en ese sentido no se puede satanizar ninguna, ninguna se puede satanizar.

Simplemente, pues se tienen que valorar los aspectos técnicos y económicos y sociales de cada una de las modalidades de transporte, porque a veces siento que se sataniza el Transmilenio y yo pienso que no se puede satanizar y simplemente quería mencionar una cifra y me corrigen los expertos, si yo me llegara a equivocar, pero me parece importante mostrar este ejemplo, que ilustra un poco el esfuerzo que se hizo en Bogotá con Transmilenio y que fue un esfuerzo que ha sido importante y que se ha replicado en muchas ciudades, con todas las dificultades, con enormes dificultades, por supuesto, pero que no se puede satanizar.

Según las cifras que aquí presentaron, las más conservadoras de cuánto cuesta 1 kilómetro de Metro, si se hubiera hecho lo mismo, para construir Transmilenio y no se hubiera hecho y no existiera Transmilenio y solo existiera Metro en Bogotá y se pudieran construir, los cerca de 130 kilómetros que tiene Transmilenio en Metro, se hubieran necesitado, 70 billones de pesos, sin costos financieros, eso es una cifra que me parece, relevante, cosa que sale de cualquier proporción, de las finanzas públicas y de la realidad fiscal del país, en lugar de habernos costado, lo que se prevé que puede costarnos 3 puntos del PIB, este Proyecto, con costos financieros, sin costos financieros la movilidad que resuelve Transmilenio, con sus imperfecciones y con sus dificultades, costaría 7 puntos del PIB.

Ahora yo creo que también hay que resaltar, que hay un gran esfuerzo y que hay un gran compromiso, no solamente de los colombianos sino también del gobierno del Presidente Duque, en acompañar este proyecto y el espaldarazo que aquí le está dando el Ministro de Hacienda, la Dirección Nacional de Planeación, los CONPES, que se han diseñado y que se van a ejecutar, las vigencias futuras, que se están comprometiendo, los CONFIS, que se han realizado con todas las negociaciones, con todas las dificultades, con todos los análisis, con todas las valoraciones, yo creo que eso es importante y se ha dicho pero también, vale la pena resaltarlo y los colombianos tienen que saber, que este metro solo se puede lograr, si el Gobierno nacional, lo saca adelante con el apoyo de una administración distrital eficiente, que sea buena administradora y que no trate de confundir, con aspectos técnicos, sino que lo diga con toda la realidad y que se vaya precisamente, a los técnicos, a los análisis financieros, a los análisis económicos.

A los estudios realizados para poder convertir esto, en una realidad, porque uno de los elementos claves y eso, también es un punto que quiero resaltar, honorable Senador Abella, lo que se ha dicho aquí,

que no hacer un Metro subterráneo, yo no tengo nada contra el Metro subterráneo, conozco muy buenos, conozco también buenos metros elevados, no tanto como el Senador Bolívar, que creo que ha viajado mucho más que yo, pero algunos he visto o algunos en algunos me he montado, pero no hacer un metro subterráneo, no significa Senadores y compatriotas, que se perdieron los recursos de los estudios.

A mí me parece, que eso es un error, a mí me parece que coger los estudios, revisar los estudios, analizar las conclusiones de los estudios y que una de las conclusiones es que hay una viabilidad, una opción más viable, que esa y descartar esa opción, precisamente lo que hizo fue, que se utilizaron bien los recursos de ese estudio y a mí me parece que eso hay que resaltarlo, que tal que entonces nosotros, por evitar que, no sé cuánto costaron esos estudios, he oído las cifras de 100.000 millones de pesos, 130.000, 140.000 me corrige, el Concejal Hollman Morris, entonces por ahorrarnos 140.000 millones de pesos, nos terminemos gastando 8 billones de pesos demás.

Yo creo que entonces aquí lo que se está haciendo es un gran ahorro, si las cosas salen bien, yo creo que ese análisis hay que hacerlo, Senador Petro, pero yo he visto aquí, Senador Petro, que no solamente se ha considerado, el aspecto económico, sino también aspectos técnicos, muy importantes que, tal vez usted no tuvo en cuenta en su introducción y es la inestabilidad de los suelos, yo creo que ese es un punto fundamental, que aquí se ha resaltado y que un estudio como ese, no quiere decir, que entonces se botó la plata a la basura, sino que por el contrario, se utilizó bien, los recursos de ese estudio, precisamente porque, vieron que hay otras alternativas mucho más factibles.

Ahora, superar filtros y superar obstáculos y superar estos debates, que son muy buenos, a mí me parece que la discusión que usted plantea Senador Petro, la oposición que usted le hace al Metro, a mí no me parece negativa, a mí me parece necesaria, yo recuerdo que algún gestor de proyectos, me decía que lo más importante para él era haber sido exitoso en la vida, era haber tenido un socio negativista, porque siempre le hacía ver los puntos negativos y lo exigía el doble, eso de alguna forma le está pasando a usted Alcalde, a usted le toca exigirse el doble en este sentido, a usted le toca superarse, a usted le toca superar doble obstáculo y lo he visto aquí, usted lo presentaba, que se han superado más de 18 filtros y 18 obstáculos.

Entonces por qué vamos a descartar, una opción que ha sido revisada, no solamente por el Banco Mundial, sino también por el Banco Interamericano de Desarrollo, también por otras entidades técnicas, como la Dirección Nacional de Planeación, como los diferentes CONPES, como los diferentes CONFIS, como experto que yo no me voy a detener aquí, a enumerarlos, pero son 18 filtros que ha superado, este Proyecto.

Y por último, si echar de menos Alcalde, algo que señalaba la Senadora María del Rosario y es que hablemos un poquitico de la operación, porque en muchos casos nos concentramos, en los costos de la obra, en los costos de poner a funcionar una obra, pero no definimos, como va a ser, el mantenimiento y la operación de un sistema sobre todo estos sistemas, que en muchos casos requieren subsidios, para subsistir y por lo tanto seguirán, generando costos fiscales hacia el futuro, muchos de los cuales seguramente, en la operación, los asumirá el Distrito y pues no es que a mí no me duelan, los recursos del Distrito, pero si nos ponemos nosotros a discutir solamente las finanzas del Distrito, en esta Comisión, nos estaríamos extralimitando y me parece que lo que corresponde en esta Comisión es revisar, las finanzas de la nación. Así que Presidente muchas gracias, yo con eso, voy cerrando y de nuevo felicitar al citante y me parece que es muy oportuna, que se den estas discusiones muchas gracias.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera Senado:**

Senador vamos aquí en un orden, con gusto ahora le regreso la palabra para ir como orientando, mejor el debate, para que no haya diálogo, sería una réplica, si la tiene, sobre el tema puntual, Senador.

**Honorable Senador Gustavo Francisco Petro Urrego:**

Sí gracias Presidente, yo me ajusto al reglamento, Doctor Nicolás, usted es el Centro Democrático, supongo es de Cesar, ¿de dónde?, Cartagena, allá en su experiencia política, si es amigo de Alcaldes, de su corriente política o si usted lo ha sido o lo va a ser, en algún momento, le voy a dar un consejo, jamás licite una obra, sin tener estudios de Ingeniería, que se llaman de detalle y al cual solo se llega, por la factibilidad, sea un puente sobre una quebrada, sea una Mega obra, no se le ocurra licitar, porque le van a tumbar la plata.

¿Eso que tiene que ver con esto? Que el estudio del Metro elevado, no tiene estudio de factibilidad, a usted le pueden presentar todo esto y esto es para engañar bobos, sino está aquí, el estudio de factibilidad del Metro Elevado y el de diseño, son 2, no hay licitación para construir o embarca a la nación, en un desastre financiero, porque no es construir un puente sobre una quebrada, son 7.000 millones de dólares, ojo, se lo aconsejo, aquí no están los dos filtros fundamentales, el estudio de factibilidad y el de ingeniería de detalle, que nos lleva a saber cuánto vale, el Metro elevado, si es más o menos.

Segunda réplica, usted, porque usted ya menciona y dice, es que este es más elevado, si no se gastan 140.000 millones de estudios que se gastaron, para llegar a saber cuánto valía el costo de la primera línea, del metro subterráneo de Bogotá, no se pierden porque, es que eso arroja una opción más viable, ¿de dónde? Que, porque hay inestabilidad del suelo, o sea ingenierilmente, si usted pone unos pilones para sostener una estructura aérea, sobre ese mismo

suelo, ¿eso es más sostenible que el subterráneo? Mire el estudio de Geología, el estudio de suelos, del Metro subterráneo es, el tecnológicamente más avanzado de la historia de Colombia.

Lo dijeron los expertos, porque esos estudios se ponen en público al examen de todas las profesiones de ingeniería, de geología, los mismos expertos y profesionales, geólogos, fueron capaces de decirle a la nación este es el estudio de geología de suelos, de estudio de suelos, más avanzado tecnológicamente, de la historia de Colombia y el estudio no dice que sea inviable hacer el metro, alguien lo afirmó aquí, eso es una mentira a la opinión pública y a Colombia y al Congreso de Colombia, el estudio dijo, es viable, el estudio costo-beneficio que es otro, determinó 5-1 y hubo críticas a ese estudio, que a mí me parecen, cuando yo las escuché, me parecían pertinentes, pero es un estudio, aparte, el de costo-beneficio.

No significa que el Metro, subterráneo tenga costo-beneficio negativo, no es cierto, ¿sabe cómo hicieron esa maroma? Para decir eso, cogieron los 2 estudios y no pusieron la valorización y el señor Senador y terminó mi replica, un metro subterráneo, valoriza todo el entorno de su recorrido, valoriza la ciudad, ¿Por qué? Porque libera el espacio superficial, que sirve para caminar, que sirve para la bicicleta, que sirve para los árboles, vuelve a Bogotá una de las mejores ciudades de América Latina, que ya casi lo es y una estructura elevada desvaloriza o sino miren, comparen los precios de cualquier edificio, apartamento, cuando le pasen un puente, por el frente.

Este va a ser un puente a lo largo de la ciudad, desvaloriza, claro cuando hacen el estudio de costo-beneficio, no ponen la variable, valorización y engañan a la gente, por qué entonces dicen que el elevado sería costo-beneficio, mejor que el subterráneo, ¡carreta!, porque el subterráneo, produce 2 efectos no contabilizados, en ese estudio, por el cual nos están metiendo este artificio del Metro elevado, 1 la valorización de la ciudad, que es medioprivada, mediopública y 2 el que lidera, automáticamente el doble de espacio, mientras el metro elevado ocupa, el espacio, el metro elevado destruye el espacio, de la superficie, méntale buses o lo que quieran lo destruye, mientras el metro subterráneo que usa el subsuelo para transportarse, libera el espacio superficial, es como si se hicieran 2 en 1.

Solo que un buen urbanista sabe, que al liberarse el espacio superficial, no debe ser para meter carros y buses, sino que debe ser para meter peatones, bicicletas y árboles, con lo cual la ciudad de Bogotá en el trazado, sería una ciudad magnífica, ahí sí como dice el Alcalde actual, maravillosa, pero méntale esa estructura elevada, para ver qué pasa en la Caracas, Doctor, méntale la estructura elevada en la Caracas y desvaloriza usted completamente la Caracas, más de lo que ya está, dejo la réplica señor Presidente.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera Senado:**

Bueno Senador Amín, luego la Representante María José Pizarro.

**Honorable Senador Mauricio Gómez Amín:**

Presidente gracias, un saludo, muy especial, en la tarde hoy ya, al señor Ministro de Hacienda, al señor Alcalde, de Bogotá, al señor Gerente del Metro, al señor Secretario de Gobierno de Bogotá, el doctor Miguel Uribe, a los Senadores de la República a los Representantes que nos acompañan y que nos han acompañado durante este importante debate citado, por el Senador Bolívar, creo que ha sido muy importante para esta Comisión Tercera escuchar por primera vez, por lo menos en mi caso, las realidades de un Proyecto, no de Bogotá, sino de Colombia.

Después del Atlántico, la segunda votación mía, fue aquí en Bogotá, una ciudad que me acogió con los brazos abiertos, casi 13.000 votos, sacamos en la capital de la República, para un joven costeño de 35 años, que vive en Barranquilla, no era fácil, pero nos entregamos a esta ciudad y nos recibió y nos acogió y nos fue muy bien y por eso, nuestro compromiso total con esta ciudad, antes de entrar en materia quería felicitar al Senador Araújo, por ese proyecto de ley que debatimos el jueves pasado, en Cartagena, proyecto de ley, que habla sobre la extrema pobreza, de esa ciudad que tanto merece.

En esa ciudad estábamos citados todos, señor Presidente, yo pude evidenciar, como el Senador Araújo, convocó a la ciudad completa, gremios, clase política, gobernador, alcalde, universidades entorno a combatir estos próximos 4 años, la extrema pobreza en una ciudad también que nos acoge a todos como es Cartagena y ojalá como decía, el Senador Petro, algún día usted sea alcalde de esa ciudad, yo estoy seguro, que lo haría muy bien, Senador Araújo, por lo menos yo me voy a hacerle campaña Senador.

Pero entrando en materia, del debate señor Presidente y copiando un poco lo que dijo el Senador Petro, que estos papeles, son para engañar bobos, yo creo que usted puede engañar, bobos, no sé si aquí habrá Senadores bobos o no, pero yo creo que usted no puede engañar Senador Petro, al Banco Mundial, al BID y al Banco Europeo de Inversiones, que son organismos técnicos, que para poner unos recursos importantes, solamente lo hacen en proyectos de gran envergadura y de gran importancia como es este Metro.

Tampoco creo que entonces el gobierno de Santos y el gobierno de Duque, que poco se quieren, se hayan puesto de acuerdo para aprobar un Proyecto de estos, en lo único que yo conozco como partido independiente que soy, porque yo no estoy en el gobierno de Duque, que se han puesto de acuerdo sin ningún problema, Mauricio Cárdenas y el Doctor Carrasquilla, ha sido en este tema, ojalá todos los Proyectos de gran envergadura del país, arrastraran ese tema de ponerse de acuerdo, dos gobiernos que no se quieren y yo siempre he dicho

desde el primer día, desde que llegue al Senado, hay que construir sobre lo construido, no hay que destruir, para construir y hay que saber separar, los temas políticos de los temas técnicos y prioritarios, para nuestro país.

¿Yo sí tenía muchas dudas señor Alcalde, sobre este Proyecto, pero yo creo que hoy le doy mi voto de confianza a un Proyecto que necesita Bogotá y que necesita Colombia y yo creo que el tema de que si es subterráneo o no? Es un tema más de gustos porque aquí cada quien va a pelear sus razones y entonces, nos pasaríamos días y meses discutiendo y no llegaríamos absolutamente a nada, yo creo por lo que puedo ver Senador Petro, usted me corrige y tengo esa información técnica, usted decía que, el tema de las Apps, estaba para la construcción del Metro subterráneo, tenía vía libre y yo estoy revisando que, de las 8 Apps, presentadas para este Proyecto del Metro subterráneo, su misma administración rechazó 6.

Las tengo aquí, aquí están los nombres, uno metro ligero en Bogotá, 2 tranvía del sur, tranvía de Bogotá, estructuración, diseño, construcción operación, financiación y mantenimiento del metro ligero en Bogotá, metro ligero tipo Mangles, tren de cercanías de pasajeros Bogotá – Zipaquirá, tranvía urbano del oriente, implementación de un metro ligero, por la Avenida Carrera 68 en la ciudad de Bogotá, de estas 8, seis, fueron rechazadas por su administración, aquí lo tengo, por la administración de Bogotá Humana, Presidente usted que dirige el debate, pero por mí Senador Petro, pero aquí el que manda, aunque mande mal.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera Senado:**

Colaboremos por favor con el debate, evitemos los diálogos, siga Senador Gómez Amín.

**Honorable Senador Mauricio Gómez Amín:**

Entonces yo, lo que quiero rescatar de lo que hemos hablado hoy, es que aquí hay un proyecto que por fin, pasó del dicho al hecho, yo tengo 36 años y vengo escuchando el metro, el Senador Bolívar decía, que desde el año 80, pero yo nací en el 82, entonces, desde el 50 dice la Senadora Aída, yo en el 50, no estaba ni en los planes, pero, lo que sí me da tranquilidad y lo que sí me da confianza hoy, es que hemos avanzado, ya hay fechas claras de cuando arranca esta obra de gran importancia y relevancia para Bogotá y para el país, Presidente no voy a seguir hablando porque ya veo que se me acabó el tiempo, pero yo sí convoco, a esta Comisión a este Congreso, al partido del Senador Petro y a todos los partidos políticos, que bien, para mí sacaron muchos votos, que todos, independientemente, del color y de lo que pensemos, pensemos en que la ciudad necesita el Metro y ojalá, nos podamos poner, de acuerdo para poder avanzar, lo más rápido posible.

Porque al final, los grandes beneficiados no somos nosotros que estamos aquí, son los ciudadanos, mil gracias, señor Presidente.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera Senado:**

Honorable Representante María José Pizarro, tiene el uso de la palabra.

**Honorable Representante María José Pizarro:**

Buenos días, no sé si ya son tardes, a todos a todas, Ministro, Subdirector, Alcalde, Director del Metro, yo quiero empezar sencillamente, por hacerle una pequeña aclaración, al señor Alcalde y es que nosotros no estamos en contra del metro y tampoco se trata aquí de que seamos amigos de Petro, ni amigos de, esta no es una cuestión de amiguismos, esta es una cuestión para nosotros de poner los intereses de la ciudad, por encima de cualquier otra consideración y sí me gustaría aclarárselo porque definitivamente uno no está en este tipo de debates, solamente, por una cuestión de amistad, estamos aquí porque todos somos representantes y fuimos electos por la ciudadanía, yo en el caso concreto con la 4ª votación más alta de la ciudad.

Entonces no es una cuestión de amiguismos, creo que también hace décadas, estamos buscando una solución estructural definitiva, para ambientalmente y económicamente sostenible, para el problema grave de la movilidad que tiene la ciudad y el transporte de los pasajeros, esto obviamente puede incluir soluciones de tipo férreo, metros o sistemas de buses de alta capacidad, 20 años después de que iniciaríamos este debate y usted lo recordará muy bien, por el pacto de Monserrate, que usted firmó en Monserrate y estamos en una dicotomía inmensa y es si el sistema integrado de transporte masivo debe tener como eje estructurante el metro o las troncales de buses BTR de Transmilenio, que excluya el metro y que usted ha abanderado claramente.

Lo recuerdo muy bien porque mientras usted, planteaba el metro para la ciudad, yo tenía 20 años y me transportaba en Transmilenio, con una niña muy chiquita, soy madre soltera y me transportaba en esos buses, no sé si ustedes aquí han viajado en Transmilenio, pero quienes lo hemos hecho recurrentemente, sabemos que es un sistema absolutamente fracasado, perdón, yo sé que usted no está de acuerdo conmigo, pero es incómodo es ineficaz, es inseguro y se transporta uno en condiciones inhumanas y sino pues señor Peñalosa y a su gabinete, vámonos a las 6 de la mañana, a las 8 de la mañana y hagamos un recorrido juntos.

Salgamos de la estación de Soacha, pero hagamos la filita completa, yo creo que lo podemos hacer, todos juntos, creo que sería una magnífica experiencia, en este sentido, yo creo que... y no se lo tome a una ofensa creo, que se han tomado decisiones caprichosas, primero porque en 1999 con el pacto de Monserrate y luego con el sistema integrado de transporte masivo, que venía avanzando, luego en 2016, se desconocieron avances, diseños alianzas estratégicas, entre el Gobierno nacional y el distrital, diseños, estudios, esquemas de financiamiento, para todo el sistema integrado de transporte masivo,

que incluía la primera línea de metro como un eje articulador.

Y si para usted, será muy incómodo viajar en metro subterráneo, yo viví en Barcelona 8 años, viaje en el metro subterráneo y para mí era perfecta la movilidad en el sistema, entonces eso es una cuestión de gustos, pero uno no le puede imponer a la ciudadanía por un gusto particular, pues digamos toda la movilidad de la ciudad, entonces en 1999, se desestima el pacto de Monserrate que usted firmó la propuesta estructurada del sistema integrado de transporte masivo y la construcción de la primera línea de metro subterránea, tenía esta doble condición, había un tramo elevado y un tramo subterráneo y el plan, todo esto se desestimó para construir, en 16 años 24, troncales de carriles exclusivos para buses con plataforma alta, eran 4.474 buses biarticulados BTR, que transportaban cada uno 220 pasajeros, no el metro.

Esto usted lo sabe muy bien, en 2016, ya aquí han dicho el Transmilenio, está en una crisis, operativa y de infraestructura de capacidad importantísima, el transporte que obviamente está relacionado con el transporte colectivo, pero también con todo el tema de la movilidad en la ciudad, nuevamente usted desecha la propuesta, que ya presentó y que seguramente el Senador Gustavo Petro, ampliará más adelante, que tenía un propuesta estructurada a nivel de ingeniería avanzada y que lo había hecho el Distrito, avalada por el DNP y por el Ministerio de Hacienda, por el Fondo Nacional de Desarrollo, para la construcción, de la primera línea de metro.

Que iba desde Bosa hasta la calle 100, con interconexiones y trenes con Soacha, ya lo dijo el Senador Gustavo Petro, Facativá-Zipaquirá, conexión con el tranvía de la avenida 68, la calle 100 y un ramal hacia el Aeropuerto El Dorado, la pretensión en ese momento era revitalizar el colapsado sistema de transporte, recuperando la avenida Caracas, al construcción de la troncal, que había sido aplazada de la avenida 68, ciudad de Cali, Séptima, un metro elevado ligero, por la avenida Caracas que va de Bosa hasta la calle 72 y que estaría alimentando y ahí sí yo coincidí con el Senador Gustavo Bolívar el sistema de Transmilenio.

Es decir sería la primera ciudad del mundo donde el metro, me disculparé ya casi voy a terminar, sencillamente donde el sistema de metro, alimenta un sistema de buses y qué significa esto para Bogotá, significa que se van a imponer troncales, en las principales vías arteriales de la ciudad, sin considerar la estructura física, el entorno y el paisaje, se diseñe y se construyen las troncales bajo supuestos de modernización y de renovación urbana sin solucionar los problemas de movilidad y de transporte masivo de la ciudad.

Deja una huella profunda, de concreto y de metal, de contaminación y de congestión vial, además es la destrucción de valores patrimoniales, materiales e inmateriales que hoy se llaman, paisaje urbano histórico, sencillamente, no se considera, la forma de

vida, el sistema de vida social, familiar, comunitario, que durante décadas, poblaciones enteras han desarrollado en esas franjas de intervención, no se consideran, otras opciones, de visión que protejan precisamente esa visión de comunidad y por lo tanto otras alternativas de movilidad, más amigables con el paisaje urbano.

Se deteriora, se continúa, deteriorando la seguridad de los pasajeros, en los buses, pero también en las estaciones, en los puentes y en todo el sistema de entorno de Transmilenio, quienes nos hemos movilizadado en Transmilenio, lo sabemos, ya casi voy a terminar.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera Senado:**

Representante le pido que redondee ¿Por qué?, porque hay varios Congresistas que están esperando el uso de la palabra y queremos también que nos respondan, 1 minuto adicional.

**Honorable Representante María José Pizarro:**

Sí y además tengo afán, porque tenemos que registrarnos en Plenaria, me parece que tampoco hay ningún interés y eso me gustaría también saberlo por la calidad del aire, la contaminación visual y auditiva, precisamente de este entorno, no existe ningún interés por la aglomeración, la saturación, el exceso de pasajeros en todo el sistema de Transmilenio, que lo sé, padecen millones de bogotanos diariamente.

Hay congestión también en los carriles mixtos, yo quisiera saber que va a pasar cuando estén en obras la Caracas y la Séptima y el colapso total de la movilidad en el borde oriental de la ciudad, a mí me parece, que en este frenético despropósito está, llega la carrera Séptima, en la troncal por la carrera Séptima, que está expuesta definitivamente al colapso total, es el colapso total de la movilidad por el borde oriental, con diseños inciertos aquí en la carrera Séptima, con muchísimas observaciones e inconsistencias.

Y finalmente y aquí me voy a detener un momento porque está relacionado con el tema del metro, la intervención por la carrera Séptima se afectan 17 bienes, de interés cultural, más 43 que tendrán impactos indirectos, la tala de 2.467 árboles, la sustracción de 29 hectáreas de la Reserva Thomas Van der Hammen, el daño de la conectividad ecológica y por lo tanto de la estructura ecológica principal de la ciudad, para la construcción del Proyecto inmobiliario Ciudad Lagos de Torca.

En los últimos memorandos del IDU y aquí van mis preguntas para que me las pueda responder, quisiéramos saber ¿por qué los 2 memorandos del 18 de junio, del 6 de julio, no han tenido una satisfactoria respuesta, Ingetech asegura, obviamente terminó el contrato a satisfacción, eso lo dijo la interventora, integral que además aquí hay una cuestión de puertas giratorias, que sería bueno aclarar, porque precisamente tienen es los papeles cruzados en el Proyecto de Hidroituango, que entre otras cosas el BID, también puso recursos para la construcción

del proyecto hidroeléctrico y quisiera que me dijera, porque si en el memorando del 6 de junio se dice que es inviable iniciar el proceso licitatorio a raíz de los hallazgos, que son 115 hallazgos.

Se sientan las mesas técnicas, surge un nuevo memorando del 6 de julio, donde se encuentran 132 hallazgos adicionales, pero además se nos indica, que tiene las condiciones técnicas mínimas para iniciar el proceso de licitación, la última pregunta es, no entiendo cómo se pasa de 115 hallazgos a 132, en total serían más o menos aproximadamente 150 hallazgos y se considera después de todo esto que es viable.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera Senado:**

Muchas gracias Representante, tiene el uso de la palabra el Senador Barguil.

**Honorable Senador David Alejandro Barguil Assís:**

Gracias Presidente, yo quiero también aplaudir la celebración de este debate tan importante, para el país, no solo para Bogotá, yo la primera reflexión que quiero dejar, Presidente es que este no puede ser un debate, ideológico, este no puede ser un debate de victorias políticas de unos u otros porque así se le ha presentado al país, este tiene que ser un debate técnico y demos el debate técnico Presidente, yo por supuesto tengo que elevar mis preguntas sobre todo al Gobierno nacional, que va a girar un cheque billonario, de todos los colombianos partiendo de una premisa.

Todos aquí estamos de acuerdo con que hay que hacer el metro de Bogotá, sobre eso no puede quedar ninguna duda, incluso, creo que lo han planteado los citantes del debate, aquí se está definiendo es, ¿qué tipo de metro, se quiere para Bogotá?, pero yo sí le tengo al Gobierno nacional, unas preguntas de fondo en lo técnico, porque no estamos girando un cheque menor, entonces no nos pueden venir aquí a decir que porque hagamos unas preguntas, vamos a parecer como opositores, al proyecto, lo que queremos es que se haga y se haga bien, yo frente a las cifras que planteó DNP, también tengo unas dudas.

¿La primera pregunta que haría es, el metro subterráneo y eso es importante que se le diga al país, tiene o no, estudios de ingeniería de detalle? Y esos estudios, de ingeniería de detalle, nos dicen, según las cifras tuyas, Director del DNP, qué nos costaría ese metro 16 billones de pesos a precios de 2017, un tramo de 27.1 kilómetros hasta la calle 100, entonces mi primera pregunta es ¿eso tiene estudios de ingeniería de detalle? ¿Pensando en que sea un proyecto listo para hacer una licitación pública que permita la realización de la obra?

La pregunta siguiente es frente al metro elevado, se nos presenta un proyecto de 23.96 kilómetros, que va hasta la calle 72 y se habla de que este proyecto cuesta según sus cifras 12.9 billones, llegando hasta 19 con los alimentadores, esos 12.9 billones, según

lo que acaba de decir el ex alcalde Gustavo Petro, no tienen ingeniería de detalle, yo quiero que usted nos responda la verdad, acerca de esto, porque esto no se puede hacer con especulaciones, todos aquí estamos de acuerdo con el proyecto, pero yo también comparto la preocupación, luego de pasar lo de Reficar, de un Proyecto que terminó, con unos sobrecostos, bueno no sabemos cuánto terminó costando Reficar.

Se habla de 7.000 millones de dólares, cada año en la junta directiva de Ecopetrol, recuerdo el golpe en la mesa del ex ministro Juan Carlos Echeverry que luego sería Presidente de Ecopetrol, quejándose de los sobrecostos de esa megaobra, sí, tenemos que saber si hay o no, estudios de ingeniería de detalle del metro elevado y para usar los mismos ejemplos que aquí se han planteado, yo quiero retomar, lo que el Alcalde Peñalosa nos cuenta en su historia de París, de la utilización del metro elevado.

En París hay 2019 kilómetros de metro, de los cuales 197, son subterráneos, tan solo alrededor de 20 kilómetros son elevado, para hablar de París, los metros serios del mundo, Londres, Madrid, Nueva York, Moscú, son metros subterráneos, tienen tramos elevados, pero son metros subterráneos, entonces señor Ministro, Director de DNP, la decisión no es menor, yo también preguntaría si frente a esos estudios de ingeniería de detalle algunos de esos estudios planteó o recomendó, que por las calidades del suelo de Bogotá, no se podía hacer el metro subterráneo, es que eso nos lo tiene que decir un estudio, eso no nos lo puede decir así, una afirmación Mauricio bajo el supuesto, estamos hablando de temas técnicos, porque los temas técnicos, no nos pueden servir para una cosa, pero no para otra.

Yo también me llevo una profundísima preocupación y no por lo que decía Gustavo Bolívar, sino por lo que dijo el propio Alcalde Peñalosa, lo acaba de decir aquí, estábamos hablando aquí con los senadores de Cambio Radical, frente a la posibilidad que uno tiene en distintos metros del mundo de tener una ruta local y una ruta expresa y el alcalde Peñalosa dijo, que el metro que se iba a construir, era la ruta expresa y el Transmilenio era la ruta local.

Yo sí le voy a decir señor Ministro de Hacienda, que para meternos en un proyecto de 30 billones de pesos, que plantee, que el metro es simplemente una ruta expresa y el Transmilenio será la ruta local, pues gastémosnos unos recursos más, pero dejémosle a la ciudad, un metro, que integralmente le sirva a la movilidad de los bogotanos, yo le aseguro alcalde Peñalosa, que va a contar con la solidaridad de esta Comisión y de este Congreso, porque Colombia, está en deuda con la capital, en la realización, de un proyecto tan importante, como lo es el metro para los bogotanos, pero es, impresentable, que se diga que el Transmilenio es la ruta local y el metro es la ruta expresa, porque para eso no nos podemos gastar 30 billones de pesos.

También hay que decirlo aquí en este escenario y yo, quiero también preguntarle al ex alcalde Petro, algo que me generó dudas, alcalde Petro, usted habla de los alimentadores vía APP, a mí eso me generó profundas dudas, primero porque poner en marcha un proyecto, de estos de iniciativa privada, eso no se hace con la sola intención y me genera una duda de fondo, porque usted plantea que esos proyectos como son de iniciativa privada, no generarían erogaciones presupuestales, tanto al Distrito como a la nación y hablaba, que es el tema de fondo, en la sostenibilidad del sistema, es decir que vía tarifa es posible construir esos proyectos y además sostener la operación de esos proyectos para alimentar el metro, me generan profundas dudas, esas afirmaciones.

Porque obviamente lo que usted planteó es que el metro, estaba sustentado en unos alimentadores vía tranvía, vía líneas de bus, pero con proyectos de iniciativa privada, eso, digamos hay que ponerla desde el punto de vista técnico sobre la mesa, porque si ya sabemos los problemas que hay hoy, con la tarifa de Transmilenio para que sea sostenible, donde hay que ponerle plata pública para que esa tarifa, pues no golpee el bolsillo de los ciudadanos, pues cual es la sostenibilidad de ese proyecto y terminé Presidente con lo siguiente, Bogotá, merece el metro, el Gobierno nacional, el gobierno del Presidente Iván Duque, incluso el gobierno anterior, acompañó con la entrega de los recursos necesarios para sacar adelante el proyecto del metro.

No volvamos el metro de Bogotá y eso es una responsabilidad de los funcionarios del Gobierno nacional, que no están en esa cosa local, en esa pelea local que pueda existir, la decisión tiene que ser la que más le sirva a la ciudad y al país, a mí y para cerrar con el ejemplo parisino del alcalde, donde en París, cada estación, la encontramos a 500 metros, que aquí dejemos un metro, a kilómetro y medio de estación de otra, me parece que es una decisión desde lo técnico equivocada y allí el Gobierno nacional, en compañía del distrito tiene que intervenir, para que por fin tengamos obviamente un proyecto que sirva durante muchos años, para la movilidad de los bogotanos, muchísimas gracias señor Presidente.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera Senado:**

Senador Richard Aguilar.

**Honorable Senador Richard Alfonso Aguilar:**

Muchas gracias Presidente, muy interesante este debate, Gustavo, hoy estamos nosotros sumergidos, en diferentes debates, ¿no? El primero de ellos y el más importante la lucha anticorrupción, contra la corrupción, pero a veces este país no se está dando cuenta, que no solamente la corrupción carcome la administración pública sino también la transición de los gobiernos y Bogotá ha padecido de las diferentes transiciones, hablo desde el primer gobierno de Peñalosa, después el profesor Mockus, Lucho Garzón, Iván Moreno, Gustavo Petro y el alcalde Peñalosa.

Y lo digo, porque no solamente se ha presentado más discontinuidad en este proyecto sino también en Transmilenio, hoy Transmilenio tenía que tener más troncales, hoy ex alcalde Transmilenio ya debió haber llegado a Soacha, que es el gran problema, el ingreso del sur de Bogotá, hacia el centro del país y estamos enfrascados en este debate, de egos y con todo respeto lo digo y a mí me van a perdonar, pero yo crecí en Bogotá, me crié en Bogotá y amo Bogotá y yo quiero que exista un metro para Bogotá y aquí más allá de estar encasillados, en este debate político pues también veo un debate técnico, pero aquí la culpa no es del Doctor Petro, ni tampoco del Doctor Peñalosa.

Acá el problema es de la estructura del país y porque lo digo, decía nuestro Senador Bolívar en cuanto a los CONPES, para aprobar un proyecto estratégico en el CONPES, no se necesita saber cuánto va a costar, para apropiarse las vigencias futuras, en el CONFIS, pues tiene que haber un cronograma de recursos y no una factibilidad como muy bien lo dice el Senador Petro, nosotros lo vivimos en Santander unos años atrás cuando firmamos un Contrato Plan de 6.1 billones y año tras año, pese a que están garantizadas las vigencias futuras, hay que estar aquí en la Comisión Tercera, velando porque verdaderamente se apropien los recursos.

Esto es un problema estructural y el Director del DNP y usted Ministro saben que es así y tampoco la factibilidad en detalle señor ex alcalde es necesario, para arrancar un proyecto, vamos algo muy cercano las 4G, donde se adjudican, está la etapa de pro construcción, entra en diseño de detalle, incluso, problemas de licenciamiento ambiental, para que salgan a flote los proyectos, por eso tener la ingeniería en detalle, no va a ser óbice para arrancar el metro, la preocupación sí son los recursos.

¿Cuánto nos va a costar el metro a los colombianos? Y ahí sí le hallo la razón al ex alcalde y le hallo la razón al Senador Bolívar y esa es la responsabilidad ministro que se debe tener, porque en las concesiones de cuarta generación, después nos pueden salir muchas más caras y el metro nos puede salir mucho más caro, porque no sabemos qué va a arrojar la, el detalle o el diseño en detalle.

Por eso el primer tema, que debemos tener en cuenta y el Gobierno nacional debe ser garante, es mirar muy bien los costos del metro, lo segundo, yo no estoy de acuerdo con, el ex alcalde, en relación a las APPS de iniciativa privada y que se iban a realizar un tranvía y nosotros no podemos seguir viviendo de supuestos, porque la administración pública se basa de supuestos y con todo respeto yo no vi avance en infraestructura vial y de movilidad en la alcaldía suya señor Ex alcalde y tampoco es cierto que cuando existe una APP de iniciativa privada, pues no vaya a tocar el erario público.

Porque muy bien dice la norma que hasta el 20%, de ingresos públicos pueden aportar y tampoco veo y a mí me gustaría conocer y muy bueno estar acá con el ex alcalde, saber en detalle qué arrojó los estudios

que dejó la Bogotá Humana y con esto yo concluyo porque ese es el primer debate que veo que se está demorando más del tiempo mi querido Presidente, pero nosotros estamos acá enfrascados en un debate político, donde hay mucha desinformación para los bogotanos, donde los bogotanos merecen respeto en relación al proyecto que se quiere tener y también la responsabilidad que debe tener el Gobierno nacional, en relación a los recursos y en saber definitivamente cuánto va a costar el metro para los bogotanos muchas gracias.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera Senado:**

Muy bien, yo les voy a recomendar a todos los que aquí vamos a hablar, pero tenemos que racionalizar más el tiempo, qué pena, siempre, cuando avanza el debate, pues el tiempo se aprieta, entonces nos toca que recortar porque queremos también oír a los funcionarios, que se refieran a lo aquí planteado, porque si no el debate no quedaría concluido y también el citante tendría, tiene que finalizar el debate, entonces, le cedo el uso de la palabra a la Senadora Aída Abella.

**Honorable Senador Gustavo Bolívar Moreno:**

Presidente una moción cortita, entre mis invitados de la citación, está el concejal Hollman Morris, me parece conveniente escucharlo así sean unos minutos, porque es un investigador de la oposición y es bueno escuchar también, vamos a escuchar obviamente a la administración, responder a todas las inquietudes, que hemos dejado los miembros de la Comisión, pero le pediría el favor de informar 5 minutos.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera Senado:**

Vamos a seguir el debate y miraremos ahora al final, siga Senadora.

**Honorable Senadora Luz Aída Abella:**

Gracias Presidente, yo fui concejal de Bogotá, desde 1992-1996, cuando me sacaron con un roquet, duré casi 18 años en el exilio y cuando llegué casi que encuentro esta ciudad, como si se hubiera detenido el tiempo, realmente lo único que por allá había, al lado de mi casa es el Portal Norte, yo tenía, tengo una casa en Villa del Prado, una casa que se devaluó completamente, tal vez algún día hablé con el señor Alcalde y bueno allá siguen devaluándose las cosas, tenemos un baño público, hay una cantidad de problemas, no era para que quedara ahí un Portal pero quedó y empezaron a hacer una serie de cosas que todos los vecinos de ese sector, pues encuentran.

Yo quisiera hacer un aporte desde lo que sufre la gente, señor alcalde, yo no sé dónde vive usted, no tengo ni idea, pero lo que sí sé, es que la gente del Sur, la gente del Norte, la gente del Oriente y del Occidente, toda sufre en esta Bogotá, toda, si uno va a Soacha yo no sé por dónde van a hacer lo elevado, señor alcalde, tendría usted que comprar

barrios completos, cuando uno pasa de la sevillana y llega hasta Soacha, pues gasta más horas, más tiempo de lo que gasta saliendo de Soacha hasta Girardot, es increíble lo que los colombianos que viven en Bogotá, porque es que, en Bogotá se mueve Colombia, esta es la ciudad que más desplazados ha recibido, de todo el país.

Y con ellos, Bogotá recibió el desplazamiento de la cultura, de la gastronomía, todo lo que hacen en la Costa Atlántica en la Pacífica, en cualquier parte se encuentra en Bogotá y entonces, aquí la gente que trabaja en el Norte, que generalmente son las niñas, que hacen trabajo en las casas, las señoras se levantan a las 3 de la mañana y empiezan a viajar a las 4, para llegar poco más o menos entre 7 y 7:30 a las casas del norte, el sufrimiento de la gente, en esta ciudad, es enorme, señor alcalde, ya no se puede vivir, de la 100 para allá cómo es posible que un trabajador se desplace del CAN hacia el Norte, porque claro el FNA, construye, de la 159 para allá 2 horas 2 horas y media, infernales, no se puede caminar por esta ciudad.

Por eso yo creo que hay que descongestionarla de alguna manera, cuando estaba en el concejo se discutió porque no veíamos una vía para desembotellar el norte y era la carrera 15, pasa uno de Unicentro y se estrella contra el Club, contra el Country Club, hicimos muchas propuestas, hagan un deprimido, dijeron que no, porque los pobres yo no sé qué les hacían a los señores que estaban ahí, dijimos por arriba y me dijeron que era una reserva forestal, pero en esa reserva forestal, habían construido esas residencias del bosque de muchos pisos, donde si tumbaron muchos árboles, todavía está el Country Club, trancando la movilidad de los colombianos, que viven no solamente en los barrios de clase media, de clase alta, sino los pobres que nunca han podido realmente llegar ni siquiera medianamente a tiempo a su trabajo pero tampoco a su casa.

Pero yo sí creo que aquí hay un problema supremamente delicado y es que precisamente vamos a tener que ayudar porque cuando escuché al alcalde como que me devolví en el tiempo, era así como poco más o menos, las cosas que nos habían dicho en el Concejo hace muchísimos años, me acuerdo señor alcalde, no fue en su época, porque no alcancé pero sí creo que fue en la época del doctor Mockus, pero en la época del doctor Jaime Castro, que me tocó también de alcalde, menos mal que el que dirige el metro, pues es un trabajador del señor Jaime Castro, cuando fue alcalde por allá nos conocíamos, él está un poco ya distinto tiene gafas, nos han avanzado los años, pero en fin, él conoce en parte la ciudad, pero yo sí creo señor Presidente, que hay necesidad de hacer, lo justo por Bogotá.

Señor alcalde la gente, no quiere que le toquen la séptima, nos duele, no a los que viven solamente sobre la séptima, a todos porque cuando se habla de Bogotá, los costeos, la gente del sur del norte de occidente dicen, vamos a darle un septimazo y ahora el septimazo va a ser encontrar unas cosas

que nadie puede entender porque nos dañan una carrera simbólica en Bogotá, eso no lo entendemos, señor y también quisiera decir algo, que me parece muy complicado, aquí hay que hacer austeridad, señor Alcalde me han dado quejas no solamente la Secretaria de Educación, de pronto por ahí se encuentra uno con quien trabaje en gobierno, en el Transmilenio y nos dicen que hay unos empleados que ganan 25 millones de pesos y que no se ven por ningún lado, por fortuna usted puso una mujer, en el Transmilenio, que como buena mujer, tiene tendencia a la austeridad y yo creo que le ha dicho a usted, que por ahí hay unos señores muy raros, que se ganan todo ese dinero y que no aparecen, por ningún lado de la administración.

Esto hace parte también de la austeridad que nos ha pedido el Ministro Carrasquilla y el Presidente habla todo el tiempo de austeridad, yo creo que entre todos vamos a tener que hacerlo y, por último señor Presidente, yo quiero decir que aquí realmente todos estamos con el metro y ojalá usted señor alcalde dejé esa terquedad, a veces es terco y disculpe que se lo diga, de pronto tengo un poquito más de años que usted, no sé, es posible, pero yo sí quisiera decirle no sea tan necio, no sea tan terco, cuando los estudios están hechos, cuando aquí la gente que ha viajado por el mundo le dice, es que si no hay metro subterráneo, vamos a tener terribles dificultades en Bogotá es que en la práctica nosotros no nos estamos inventando nada.

Yo creo que usted que ha estudiado en Francia y ha vivido en los Estados Unidos, yo no sé dónde más, pues sabe exactamente, que un metro subterráneo, eso es lo que prácticamente va a posibilitar la viabilidad de que la gente tenga un poco más de calidad de vida en la capital de la República, aquí no hay calidad de vida, señor alcalde y desde que usted llegó, yo no sé si será impresión, pero los que viajamos en estos carros terribles que nos dan y que por problemas de seguridad tenemos que viajar en ellos, pues hay una gran complicación para bajar de un barrio a otro, de un sector a otro, todo el tiempo llegando realmente tarde.

Yo sí quisiera en nombre de los ciudadanos decirle, a los ciudadanos de a pie no nos importan los Confis, los Conpes, todo lo que ustedes inventan para trabar todas las cosas en la administración, este es un país que se está volviendo inviable, este es un Estado que prácticamente está paralizado por la cantidad de trámites y al ciudadano no le interesan los Conpes, las cosas que ustedes tienen por allá en Planeación Nacional que entre otras estos chicos que acaban de nacer y que están dirigiendo Planeación Nacional, pues es muy complicado, no, yo les digo que sí, son realmente gente muy estudiada, en Harvard antes decíamos los niños de Chicago y les decíamos que vendían el país, por una manotada de dólares, ahora como que ni manotada de dólares reciben pero sí definitivamente empeñan el país, como no se debiera empeñar.

Como nosotros, los que estamos en las Comisiones Terceras y Cuartas que nos reunimos con frecuencia,

que ya nos conocemos casi que somos de una misma Comisión, yo sí creo que aquí hay que hacer algo, pero hay que decirle a la gente, señor alcalde no sea necio, aquí necesitamos tramos, pero ojalá todo el metro fuera subterráneo y desde luego si en algún momento nos toca hacer uno, que no va a ser el de Soacha, que no va a ser seguramente el del norte, yo no sé dónde está usted, cómo piensa, porque lo que sí es aquí nunca ha habido planeación en la capital de la República, no sé si ahora Hollman tendrá un buen secretario, o el actual alcalde un buen Secretario de Planeación.

Aquí hicieron las casas, los barrios y después se hicieron las calles y las carreras, eso no puede seguir siendo en una ciudad como Bogotá, que alberga 8 millones y nos están dando, recetas de Curitiba, porque me acuerdo del alcalde de Curitiba que nos trajo el monorriel, que nos dictó conferencias a concejales, a alcaldes a todo y que quería eso para Bogotá, no se pudo hacer, porque es imposible, pero yo sí creo señor alcalde que los ciudadanos que vivimos en Bogotá, pero además los que vienen a conocer, los que habitan temporalmente, los que llegan a seminarios y demás tienen el derecho de una calidad de vida que no existe en Bogotá y me disculpa, alcalde usted la ha complicado en su última gestión. Muchas gracias Presidente.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera de Senado:**

Senador Ciro Ramírez.

**Honorable Senador Ciro Alejandro Ramírez Cortés:**

Gracias Presidente voy a ser muy corto, acatando su sugerencia, para repetir quiero simplemente es muy importante aclarar, los estudios de factibilidad y esa ingeniería de detalle que hablaba el Senador Petro, es bueno que nos aclare de una vez por todas y yo esto lo quiero conectar con el cuánto cuesta un proyecto o una gran obra de infraestructura, yo creo que es imposible saber, el costo total de una gran obra de infraestructura, yo creo que ahí el problema es la falta del buen uso de los recursos y la falta de ligerezas y la falta de vigilancia que haya al uso de esos recursos.

Yo creo que ahí es donde debe estar más bien la preocupación, pero, yo también yo tengo 33 años yo crecí en Bogotá, usé el bus, la flota, Transmilenio, todo, y uno nota el cambio, yo sí pienso que Transmilenio requiere revisión de las horas pico, creo que ese debate ya lo he dado y usted lo ha escuchado mucho, señor Alcalde, pero mi preocupación siempre iba a lo largo de esta discusión en los medios, en los foros, si lo hacemos subterráneo, elevado, lo que hizo el Alcalde Petro y si está bien hacerlo por encima, por donde y hasta dónde y hasta dónde.

Yo creo que la tranquilidad de los bogotanos y de cualquier persona que vaya a transitar o que vaya hacer uso de cualquier medio de transporte en Bogotá, es hombre que lo haya y que lo haya

de manera fluida y tranquila donde uno se pueda transportar de un punto a otro fácilmente y como usuario del transporte público durante toda mi vida, hasta llegar al Congreso, quiero decirles que como usuario uno le diría, hombre cómo va hacer y se va a hacer fácil para utilizarlo no, y mi preocupación sería, hombre que no vaya a ser por peleas políticas, pero cuando hemos visto hace unos meses vi unos videos que el Alcalde sacó al respecto, pues hombre aquí se consultaron o se consultó a la experiencia a nivel mundial en la estructuración de proyectos de metro, o sea, esto no fue arbitrario, esto no fue, porque es que al otro Alcalde le gusta allá, entonces yo lo voy hacer por el otro lado.

Yo creo que como usuario eso me da la tranquilidad que sea consultado y aquí lo ha demostrado y si son empresas de carácter internacional que tienen la experiencia en estructurar proyectos de metro por dónde es más fácil o por dónde es factible, o por dónde es más viable financieramente y logísticamente pues hombre hay que crearle a las personas que saben y tienen experiencia en esto, entonces yo lo digo como usuario, aquí desprendiéndome de cualquier credencial, lo digo como usuario, hombre que más quisiera uno, que uno buscara la experiencia en esto, a ver por dónde es mejor, y que también entiendo la intranquilidad que puede generar esto, a decir hombre porqué lo hace allá si cuesta más, si hubiera alcanzado más, claro y Senador Bolívar lo felicito porque esta discusión había que hacerla acá, es también, es muy importante y más cuando viene una deuda por parte de la Nación y la cofinanciación por parte de la Nación en más de, casi el 70%.

Entonces yo quiero dejar esto sentado porque creo que el quit de todo esto ha sido por dónde y hasta dónde y si lo hizo bien o si no lo hizo mal, yo creo que hay que sentarlo en palabras sencillas y esa es la preocupación que genera en la oposición, porque unos dicen que es lo que hubiera hecho por acá hubiera costado menos, entonces yo quiero dejar esto, que la tranquilidad me la da y lo puedo transmitir a las demás personas que esto no fue, porque un día se levantó y dijo voy a hacerlo por allá, porque sí, y yo creo que la tranquilidad también de la oposición que esto sea consultado y debatido para el tema.

Lo otro que yo también quiero reiterar es la preocupación sobre lo que dijo el Senador Petro sobre las iniciativas privadas, yo pensaría que no tenga ningún costo presupuestal ni del Distrito, ni de la Nación si fueran las iniciativas privadas así, creo que no estaríamos tan endeudados en vigencias futuras porque todo lo que salió en la APP de tercera y cuarta generación en el país y ahora estamos, en el 2010, teníamos de 30 billones de pesos de vigencias futuras, ahora estamos en 96 billones, creo que en los próximos 5 años estamos pagando 46 billones de pesos en vigencias futuras.

Entonces yo no entendería como no va a tener un costo ni el Distrito, ni la Nación y más cuando la tarifa del transporte del Transmilenio es subsidiada, entonces yo no sé de dónde a punta de tarifas se

sostendría un tranvía o cualquiera, yo no le encuentro razón y me gustaría que aclararan eso, porque así fuera APP, mejor dicho estamos en el país de las maravillas y hagámosle para todo, porque entonces se acabó el problema de la financiación, es lo que no me cuadra el tema.

Sobre la estructuración financiera que Confis, Conpes, amigos del DNP, dicen que un Conpes no se le niega a nadie, pero aquí ha habido una estructuración financiera de muchos años, yo creo Senadora Aída que usted que hay muchos trámites, tranquila que el Senador Iván Duque ya lanzó Colombia Ágil donde los colombianos nos evitaremos muchos trámites y yo creo que antes ha habido mucha planeación y está bien que lo haya cuando es un proyecto tan grande de infraestructura y de transporte para todo Colombia, porque eso es para todos los colombianos.

Entonces yo sí creo que, en todo el proceso que veo, ha habido planeación y yo creo que esa es la preocupación también de la oposición que las cosas no sean a la ligera, y yo creo que la crítica es válida, hay que aceptarla, pero siempre y cuando sean con argumentos y yo creo que este debate había que darlo Senador Bolívar, así que le reitero las felicitaciones, pero son estas reflexiones que me cabían a mí durante la discusión, escuchándolos a todos, y yo sí creo que siempre y cuando las decisiones no se hayan tomado de manera arbitraria pues quedó claro, cuando se han consultado muchas compañías, pues yo creo que eso lo ha dejado claro el Alcalde y simplemente quiero dejarlo dicho ante la opinión pública, gracias Presidente.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera Senado:**

Bueno muy bien, yo les voy a contar cómo vamos a definir el resto del debate, con el Senador Petro hemos negociado 10 minutos, quiero que nos sujetemos todo a eso, con el citante invitado está la proposición aun cuando no hay temario, pero vamos a declarar informal la sesión, tres minutos el invitado el Concejal Morris y luego intervienen los tres funcionarios que hemos citado acá, para que respondan las inquietudes y finalmente unos minutos muy cortos para que redondee el citante, en ese nogados Senador Petro en esa dirección.

**Honorable Senador Gustavo Francisco Petro Urrego:**

Respondo unas preguntas pero el Senador Mauricio Gómez se retiró, había hablado de la APP, entonces responde porque varias tienen esa misma inquietud.

La APP es lo mismo que una concesión, pero permite que proponga de primeras, se estudie de primeras esa es la ley que aprobó el Congreso y es un listado que va por orden del tiempo, entonces él me pregunta se rechazaron, si rechazaron varias porque no eran de verdad, no tenían la plata, no tenían los recursos suficientes, pero seguían los de la lista y eso se le olvido a Mauricio Gómez, o al

que le contó a Mauricio Gómez, y entonces para el final del gobierno respecto a este tema que estamos estudiando, estaban en factibilidad declarada por los estudios, porque la APP obliga a una negociación entre el originador privado y su estudio que él paga y el Distrito que tiene que tener la capacidad técnica para ver que no lo van a engañar y lograr el máximo de beneficio general.

Y entonces esas negociaciones duraron años en mi administración, varias fueron rechazadas y seguía el segundo por ejemplo, la primera de la APP de la ciudad y una de las primeras del país, porque nosotros externamos la norma, es el coliseo El Campín, que acaba de inaugurar el Presidente Duque como su obra de la economía naranja, esa la hicimos a partir del estudio del originador, recuerdo que rechazamos el primero en la lista, porque parecía un habla carreta porque en eso sucede, no tenía la plata y el segundo en la lista fue el que ganó, que va por orden cronológico, por eso está ese coliseo allí, hoy moderno, la arena que se tenía que llamar Gabriel García Márquez.

De esa misma manera se estudiaron varias troncales en la ciudad de Bogotá, porque el Concejo de la ciudad no quiso financiar como obra pública la primera que propusimos que era el tranvía por la séptima, por un voto perdimos, creo que ese voto que perdimos está aquí presente y entonces nosotros abrimos la opción de la iniciativa privada para hacer tranvías en Bogotá, es más barato hacer un tranvía por obra pública que por iniciativa privada, esa es mi experiencia, es aún más barato hacerlo por obra pública.

Nosotros no teníamos esa opción, las iniciativas privadas que se presentaron y que fueron estudiadas durante años, llevaron al tranvía centro de Bogotá-Faca con usted lo llamó con paradas locales dentro de Bogotá, no era expés, al punto de adjudicación de acuerdo a la ley, lleva tres años sin que arranque, eso fue en conjunto con el Gobernador de Cundinamarca.

Alguien preguntaba, es que no se puede sostener por tarifas, si usted no le mete obras de urbanismo adicionales que le varía el costo y que un generador privado no haría en los tramos de Bogotá, los urbanos por la cantidad de pasajeros sí, no necesita recurso público, el de Faca no necesitaba recurso público, en el tramo entre Bogotá limite y Faca, que tienen menos pasajeros y más distancia las cuentas ya no daban para sostenerla solo con tarifa y entonces el Gobierno nacional tenía que poner una plata y el Gobernador de Cundinamarca también, pero en Bogotá no.

Nos salía a nosotros presupuestalmente cero pesos, toda una troncal, con tranvía es lo mismo que una troncal de buses solo que no contamina, solo que es eléctrico y tiene costos decrecientes, si se empieza a trabajar con energía limpias, no es lo mismo que un bus diésel que tiene costos crecientes, tienes que elevarle las tarifas, por eso están quebrados los similares a TransMilenio en las

ciudades de Colombia, reemplácelos por tranvías y verán cómo disminuyen los costos.

De esa misma manera se trabajó la troncal 68, originador que llegó a etapa de factibilidad al final de mi gobierno, el originador de la séptima, que fue reemplazado, el primero fue Aston, que vendió la compañía y tuvo, el segundo era una empresa China que llegó a punto de factibilidad en la séptima, porque el tranvía es importante en la séptima, porque el tranvía es delgado, miren el problema que tiene, señor de Planeación, con meter buses diésel en la séptima, cuál es el costo que le da, yo le digo ese costo está subvalorado, tienen que tumbar edificios, el tranvía es más delgado, y entonces no necesita comprar los edificios, ni tumbarlos y es cero contaminación y era un alimentador del metro e igualmente el de Soacha, 4 troncales llegaron a estado de factibilidad, no eran expectativas en el aire, tenían años de estudio y de trabajo tanto de la administración, como de los originadores privados, el Distrito si no quería adelantarlos podía comprar los estudios, porque la ley lo permite y hacerlos por obra pública, no todo fue suspendido y fue suspendida la Boyacá que estaba en pleno proceso de licitación para construir, ¿Por qué? .

Ahora ni siquiera existe, porque, sí estaba financiada, con recursos estrictamente distritales, usted no suma eso al metro subterráneo que son las alimentadoras y le da que el metro elevado es más barato, no es cierto, si usted hace bien las cuentas y verifica porque fueron suspendidos los proyectos e incluso los reactiva, el metro subterráneo resulta ser más barato que el metro elevado, con lo cual lo que ha dicho nuestro Senador Ciro, no es cierto, es decir no estamos escogiendo una alternativa mejor, estamos escogiendo una alternativa peor.

Ahora explico esa de las APP y paso un poco al tema en general, que es lo que nos está pasando, que la ciudad apostó a un solo modo de transporte bus, antes de Peñalosa, eso viene desde los años 50 cuando se quemaron los tranvías, que los quemó un alcalde, no fue la insurrección del 48, porque se convirtió en el gran importador de taxis y de buses, el Alcalde Mazuera, yo a eso le llamo el modelo Mazuera, y acabó con la multimodalidad.

Tuvimos una forma unimodal que fue refrendada por tres gobierno contemporáneos, uno de izquierda, Peñalosa, Mockus, Lucho, hicieron un pacto en el sentido de que pensaron que extendiendo la red de TransMilenio se podía tener un modelo eficaz de movilidad en la ciudad y ustedes observan una y otra vez críticas en la prensa interesada que dice: es que TransMilenio no funciona porque necesita más troncales, eso no es cierto, TransMilenio no funciona porque el tamaño de la ciudad es tal que necesita modos más poderosos de transporte, no que no haya BRT, que es como se llama técnicamente, bus de tránsito rápido, en la ciudad sí, ojalá lejos del centro, como la Boyacá, articulados a modos más poderosos, porque son más poderosos el metro, por ejemplo, porque por unidad de energía transporta más gente, y esa es la fórmula técnica fundamental,

si por unidad de energía transporta más gente el costo de operar es menor, por eso el tranvía es más barato que el bus y por eso en una APP como las que estudiamos, resultaron y es importante extender esa lección a todo el país, que los tranvías son más baratos, sino se exceden en obras de urbanismo ajenas que las troncales de bus de tránsito rápido y por tanto son más sostenibles financieramente, además de que son más sostenibles ambientalmente.

Lleve esos tranvías a Montería, Senador, y verá el cambio de los costos operacionales, el metro es el que menos costos operacionales desarrolla por pasajero, el bus es el que más costos operacionales desarrolla por pasajero, no se puede meter una línea de metro en cualquier parte, es en las áreas de mayor demanda, por eso nosotros fuimos, al borde oriental, que es el área de mayor demanda de la ciudad.

Seguí el CONPES del Presidente Uribe y del Alcalde Samuel Moreno, porque aquí alguien cuestionó que construir sobre lo construido, pues nosotros lo hicimos, yo seguí el CONPES de Uribe, planteaba en el año 2010 la multimodalidad del transporte para Bogotá, y estoy de acuerdo, y Samuel Moreno en el plan maestro de modalidad planteó la multimodalidad, por eso se empezó a hablar de cables, de tren cercanías, de metro para la ciudad de Bogotá, una visión diferente al pacto Peñalosa, Mockus, Lucho Garzón y por eso inicio esta nueva discusión.

Samuel hizo la primera línea a través de un estudio con Cener, no la hizo, sino la ideó, eso es lo que yo llamaría una prefactibilidad, no tenía ni idea cuánto costaría nada más, hubo 10 proyectos de línea, en el Gobierno de Samuel priorizaron una con el Banco Mundial, cuando llegué a la alcaldía, Santos me invitó, un diciembre, antes de posesionarme y me dijo usted que va hacer con el metro de Bogotá, que están líneas, me mostró las líneas, yo dije, continuar el proyecto.

Por eso las empresas que hicieron el estudio son las empresas del Banco Mundial, por eso nosotros esperamos un año, el año 2012 completo, hasta que el Banco Mundial diera una carta que permitía abrir los sobres de sus empresas que son un lista de contratistas que ellos tienen para iniciar los estudios y los estudios se entregaron en modo, tiempo y lugar, al año y medio, perfectos, de alta calificación técnica.

Qué seguía después de la entrega de los estudios, la estructuración de la licitación, esa estructuración de la licitación, según Clemente del Valle que aquí no está presente, terminaba en julio del 2016, iniciaba la licitación para construirlo, porque en julio del 2016, fue la pregunta que nosotros nos hicimos, nosotros no le dimos más respuesta a eso que la política, porque indudablemente Santos y Duque, si tenían algo en común, Petro, pero en eso no me meto, me interesa más el debate técnico, porque no se hizo la licitación, comenzó el proceso licitatorio de construcción en el 2016, porque lo impidió la actual administración, no somos nosotros los que

estamos destruyendo, lo construido, lo que se está destruyendo lo construido, es ahora, porque al plantear un nuevo proyecto metro elevado tocaba comenzar de cero, nueva línea, trazar una nueva línea, comenzar una prefactibilidad, una factibilidad y es lo que estamos hoy.

Hoy el metro subterráneo de Bogotá, está más avanzado que el metro elevado, hoy al día de hoy, a esta hora, no sé.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera Senado:**

Un minuto, hemos hablado de 10 minutos que llevamos dos más, como redondea.

**Honorable Senador Gustavo Francisco Petro Urrego:**

Estoy terminando, no sé si sea.

**Honorable Senador Fernando Nicolás Araújo Rumié:**

En ese sentido, Presidente, no quiero ir a interrumpir al Senador, pero tenemos Plenaria a las tres.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera Senado:**

Sí, no está bien, está terminando, cuanto dos minutos más por el Senador.

**Honorable Senador Fernando Nicolás Araújo Rumié:**

El citante tiene la oportunidad de cerrar, hay que escuchar a los funcionarios, etc.

**Honorable Senador Gustavo Francisco Petro Urrego:**

Hoy las etapas del metro subterráneo que terminan en el 2015, están más avanzadas que el metro elevado, es decir lo que tenemos es que se ha suspendido tres años el proyecto del metro subterráneo de Bogotá y necesariamente, no hay razón, ni técnica, ni geológica, ni de suelo, ni financiera, ni urbanística que digan que el metro subterráneo no es viable o que es peor que la alternativa del metro elevado, no hay ni una consideración de esas válida, simplemente como ocurrió en el pasado, se aplazó el metro de Bogotá y van tres años, es más, así como está planteado el asunto, lo que se va a construir es las alimentadoras como BRT, es decir más TransMilenio. Ahora cuál es el problema con el BRT y termino aquí, no es que el bus sea de derecha y el tren sea de izquierda, ideológicamente, eso no es cierto, es un problema de intereses económicos, ahí están detrás, ya son intereses creados, el problema del BRT es que tiene un límite tecnológico, la caracas transporte en su máximo 50.000 pasajeros hora sentido, y ya está a reventar usted lo puede observar, en hora pico, el metro subterráneo llegaba a transportar 90.000 pasajeros horas sentido de acuerdo al flujo y la cantidad de trenes.

El borde oriental va a tener una demanda en 10 años de 120.000 pasajeros hora sentido, y el TransMilenio hoy colapsado ya solo en la caracas tiene 50.000, por eso plantean un TransMilenio en la 30 igual que la caracas, para ver cómo coge esa demanda, si el metro subterráneo se hace y permítame una acotación Senador porque yo sí no había puesto, no había visto el detalle de lo local y lo expreso que hasta ahora lo encuentro, pues claro, es que un metro elevado no puede tener estaciones cada 500 metros porque imagínese en la caracas, las moles de estaciones elevadas cada 500 metros en la caracas, por eso entonces la distancia y al distanciarlas hace más convival el metro elevado, pues deja de servir, eso es lo que no pasa en un metro subterráneo, un metro subterráneo usted puede tener estaciones a cada 400 metros para el servicio de la gente y más grandes, porque no es el espacio de la calle, sino el espacio en subterráneo.

Porque entonces si tenemos una demanda de 120.000 pasajeros hora sentido y la caracas BRT tiene 50.000 si usted le suma un metro subterráneo que llegaría a tener 90.000 cubre la demanda, pero no hay más buses, entonces hay un negocio que se extingue o que no crece tanto el negocio del bus, si usted disminuye la capacidad del metro lo vuelve un alimentador del bus como se está proponiendo y ya no tiene esos mismos niveles de pasajeros hora de sentido y hace un TransMilenio destrozando la séptima, en vez de poner un tranvía, claro la demanda queda, como es hoy la caracas, tanto en la caracas como en la séptima y el metro pequeño entonces logra complementar, pero cómo van los pasajeros en los próximos 20 años en todo el borde oriental, lo mismo que hoy va en la caracas, con una inversión inmensa de recursos y con un negocio floreciente, el negocio del bus diésel contaminante que va contra el cambio climático que es un generador de cambio climático y de enfermedad y de muerte de niños, y de viejos en la ciudad de Bogotá., gracias señor Presidente.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera Senado:**

Voy cambiar un poquito el orden para, enseguida declaro la sesión informal, voy a darle el uso de la palabra al Ministro de Hacienda, Director de Planeación, luego declaro la sesión informal para que intervenga el señor Concejal.

**Doctor Hollman Morris, Concejal de Bogotá:**

Presidente con su venia, digamos yo como actor de este tema como Concejal de Bogotá he denunciado penalmente al Alcalde Peñalosa.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera Senado:**

Pero va a intervenir.

**Doctor Hollman Morris Concejal de Bogotá:**

Pero son elementos importantes que debería saber el Ministro.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera Senado:**

Pero va a intervenir, señor Ministro.

**Doctor Alberto Carrasquilla Barrera, Ministro de Hacienda y Crédito Público:**

Gracias Presidente, yo simplemente me voy a referir a la parte de las cifras y la claridad que varios Senadores han solicitado.

Primero en cuanto a los montos de las vigencias futuras, segundo las características de las vigencias futuras, la contrapartida que tienen esas vigencias futuras en el proyecto mismo.

Entonces la respuesta es la siguiente: el proyecto requiere recursos por 22.3 billones de pesos en vigencias futuras, en su totalidad, 22.3 billones de pesos tiene un Capest estimado, es decir, una inversión física estimada en 12.9 billones y un servicio de deuda a lo largo del periodo de vigencias futuras del orden de 9.3 billones de pesos.

De esos 22.3 billones de pesos, digamos lo que se conversó entre la Nación y el Distrito es una repartición de 15.1 billones de pesos en vigencias futuras en cabeza de la Nación y 7.1 billones en cabeza del Distrito de Bogotá, características de las vigencias, básicamente son giros, dos veces por año, empezando en el segundo semestre del año 2019, estos van hasta comienzos del año 2049, es decir, son a lo largo de 30 años, esos giros anuales totalizan aproximadamente 600.00 millones de pesos y están ya contempladas dentro del programa de vigencias futuras que aparecen en el marco fiscal de mediano plazo y el cual se ahorrara, eso en cuanto a los montos, las características, etc.

En la fase inicial es necesario adelantar muchas de esas vigencias futuras para lo cual se conversó con entidades multilaterales que no solamente se encargaron de mirar los proyectos, sino también de comprometer los recursos, en ese caso que era la segunda pregunta que se me dirigió, el caso del Banco Mundial y del BID fueron compromisos por 600 millones de dólares cada uno, esos son líneas contingentes, es decir, se iban utilizando a medida que se fueran requiriendo en la fase de construcción sobre todo, cuando se requieren los recursos y no solamente la parte de las vigencias futuras, y el Banco Europeo de inversiones que fueron del orden de 400 millones de euros, unos, casi 500 millones de dólares para unificar las monedas.

Esos compromisos se perfeccionaron y existen ya desembolsos o compromisos de desembolso por 70 millones de dólares en el caso del BID y del Banco Mundial, cada uno y si mas no recuerdo 50 millones de dólares en el caso del Banco Europeo, para poder iniciar como se desea como lo dijo el Alcalde acá el año entrante la fase de construcción, esos eran los puntos sobre las cifras de las vigencias futuras que habían preguntado algunos Senadores.

Lo segundo es a mí me parece que dentro de la comparativa que puso el doctor Puyana en términos

de un proyecto, nosotros, sí es muy importante aclarar que no se trata Senador Petro de decir que no existían las líneas, digamos que no estaba articulado el proyecto del metro subterráneo, no se trataba de decir eso y usted mismo en su respuesta dijo cuál era la razón por la cual no aparecían esos números y es que para usted esas líneas son gratis, es decir, va aparecer un inversionista usted lo estima en 4.000 millones de dólares y que esos 4.000 millones de dólares aparecen de la nada, correcto, exacto, por eso no estaban, había alguien que puso 4.000 millones de dólares, que estaba listo con el cheque para hacer eso y no esperaba absolutamente nada, salvo las tarifas.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera Senado:**

Excuse, Senador, siga Ministro.

**Doctor Alberto Carrasquilla Barrera, Ministro de Hacienda y Crédito Público:**

Yo sé que es una APP y por eso creo que usted está profundamente equivocado en su interpretación, porque...

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera Senado:**

Senador Petro con gusto puede hacer uso cuando le corresponda.

**Doctor Alberto Carrasquilla Barrera, Ministro de Hacienda y Crédito Público:**

Entonces no es de sorprender que el metro subterráneo da más barato porque usted está diciendo que ya estaban sobre la mesa una inversionista que ponía 400.000 millones de dólares y que estaba listo para arrancar las obras al otro día. Bueno 4 inversionistas con 4.000 millones de dólares y que iban...

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera Senado:**

Perdón Senador, le hemos respetado el uso de la palabra, todas las veces que ha intervenido, igual comportamiento, Ministro siga.

**Doctor Alberto Carrasquilla Barrera, Ministro de Hacienda y Crédito Público:**

Estoy diciendo que esa es la razón por la cual no aparecen los números ahí, por eso le estoy diciendo Senador Petro, la razón por la cual no aparecían en el cuadro no era por esconder, sino porque era gratis salían, contra las tarifas, por eso, correcto esa es la razón por la cual no aparecían, que estaban en los 4.000 millones de dólares.

Yo diría que, bueno estaba el punto de, yo dejaría, el Senador Barguil pregunta muy concretamente algo que yo creo, cedo esa respuesta que es en concreto, sobre el estado contractual de cada una de las dos alternativas de metro, pregunta el Senador Barguil estaba en fase de digamos concesión prácticamente, está listo con factibilidad, con ingeniería de

detalle el metro subterráneo, ¿sí o no?, ¿y está en condiciones de factibilidad de ingeniería de detalle, el metro elevado sí o no?, yo cedería esa respuesta que me parece que es muy importante para el debate y dejaría hay Presidente.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera Senado:**

Muy bien Ministro, Subdirector de Planeación.

**Doctor Rafael Puyana, Subdirector General Sectorial del Departamento Nacional de Planeación DNP:**

Entonces para referirme también en algunos puntos que salieron, quiero salir de uno porque es muy importante para el Plan de Desarrollo que se viene.

Digamos aquí uno de los temas que quedan evidentes en la discusión es que, esto, digamos cuando estamos de sistemas de transporte masivos, sistemas integrados o estratégicos, la visión de solamente digamos uno de los proyectos es insuficiente cuando uno tiene que entender la complejidad de los proyectos y del sistema y de su sostenibilidad en general, por eso es importantísimo que en el Plan de Desarrollo vamos a trabajar con ustedes, en el Congreso la búsqueda de herramientas que permitan más recursos y más sostenibilidad de esos sistemas, eso será una discusión que estará aquí, pero que es evidente lo que hemos trabajado en el debate de hoy.

En particular digamos sobre la comparación de las cifras y aunque esté, el Senador bien dice, esta administración no estaba en esa decisión, mal haría yo no explicar digamos la filosofía la que hace esa comparación, la comparación lo que busca hacer es por una parte, con una visión no de uso, sino de fuentes, de fuentes de los recursos cuando uno mira los aportes de la Nación y como bien lo refirió el Ministro de Hacienda, los aportes de la Nación para un proyecto que cuesta 12.9 billones de pesos en Capest para puntualmente el proyecto del metro eso exige incluyendo costos de financiación un aporte de la Nación de esos 15.1 billones en los siguientes 30 años como bien lo dijo el Ministro, esos 15.1, lo que yo hice fue compararlo con otros proyectos que si uno adiciona y tiene en cuenta esos aportes a la Nación de lo que son troncales alimentadoras, del sistema en conjunto esos dos son los que representan ese total de los 29 billones cuyo aporte de la Nación son 19, pero eso es el aporte al metro.

Eso es el aporte conjunto del proyecto del metro y de las troncales que en conjunto de nuevo volviendo al tema de que el sistema es lo fundamental hacen que este proyecto en conjunto tenga un beneficio-costos en el caso más exigente incluso de casi 12%. Entonces digamos es importante en la comparación que hacíamos, pero por supuesto no se trata en ese caso, en esa tabla de comparar un diseño o es el otro, lo que estábamos comparando es los usos y las fuentes de los recursos en el aporte a la Nación que es lo que corresponde a Planeación Nacional.

También es muy importante la pregunta que hacia el Senador Barguil que en parte lo respondió el Senador Aguilar pero también el Ministro y es que la ley de infraestructura lo que le exige a la Nación y puntualmente al CONPES, es que efectivamente se tenga un proyecto en factibilidad, el artículo 16 define lo que es factibilidad y con la certificación de que el proyecto está en factibilidad como se dio con la certificación de la FDN, y con la certificación de los 10 requisitos del Ministerio de Transporte es que el proyecto se declara en CONPES 3900 como de importancia estratégica.

Pero digamos que ahí estamos ciéndonos lo que la ley nos exige en términos de esa factibilidad de los estudios de ingeniería y después de eso ya viene digamos los diseños finales, pero eso es lo que nos exige la ley, en términos generales eso es lo que quería responder pero para ser también muy concreto y darle tiempo a las otras respuestas.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera Senado:**

Doctor Barguil.

**Honorable Senador David Alejandro Barguil Assis:**

Presidente este es un debate muy importante, que sean los debates importantes que hemos hecho en la comisión.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera Senado:**

No, permítame una consideración.

**Honorable Senador David Alejandro Barguil Assis:**

Yo voy a hacer una pregunta.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera Senado:**

Perfecto una pregunta.

**Honorable Senador David Alejandro Barguil Assis:**

Es que yo le pido al funcionario de DNP, que me responda, no le estoy pidiendo sus apreciaciones, ni le estoy pidiendo que me recuerde el cumplimiento de la ley, que lo conozca bien porque participé de la aprobación de esa ley. Yo sé lo que la ley permite que se haga y lo que permite que se haga, pero eso no fue lo que yo le pregunte a usted. Yo le pregunte a usted, si el metro y el proyecto subterráneo llegó a fase de ingeniería de detalle o no, y le pregunté si el metro elevado está o no en fase de ingeniería de detalle simple la pregunta señor subdirector y le pido que me la responda.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera Senado:**

Señor Subdirector.

**Doctor Rafael Puyana, Subdirector General Sectorial del Departamento Nacional de Planeación DNP:**

Dentro de los registros que nosotros tenemos, digamos el estudio de factibilidad del metro elevado está en esa fase de factibilidad y en términos del otro estudio no tenemos un registro digamos de una carta o de una certificación que diga que está en estado de factibilidad, por lo tanto no podría responderle si efectivamente está o tiene digamos nivel de diseño una cosa digamos se puede decir desde los estudios que se hicieron, pero desde el DNP no tenemos un registro o una certificación que diga que está en uno o en otro nivel de diseños, lo que sí tenemos en el caso de la certificación de la FDN.

**Honorable Senador Gustavo Bolívar Moreno:**

Factibilidad es fase dos, ingeniería de detalle fase tres, ahí está la pregunta, fase dos sí tiene.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera Senado:**

Ya vamos allá, termino señor Subdirector, bueno muy bien, vamos a declarar la sesión informal para que intervengan dos personas más importantes por tres minutos el Concejal Hollman Morris como invitado especial y de acuerdo a la proposición que hizo el citante y el Gerente del Metro que nos va a ilustrar y nos ha pedido el Alcalde sobre partes técnicas del tema especialmente del estudio de factibilidad, estamos de acuerdo con la sesión informal para ese tema.

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario de la Comisión Tercera Senado:**

Sí señor Presidente, lo aprueba.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera Senado:**

Perfecto honorable Concejal de Bogotá, por tres minutos.

**Doctor Hollman Morris Concejal de Bogotá:**

Presidente muchísimas gracias por las garantías, por la decencia democrática que yo llamo con las buenas tardes al Alcalde Enrique Peñalosa y con las buenas tardes al ex alcalde de Bogotá Gustavo Petro a los diferentes Senadores.

Mire, esta comisión y esta discusión es histórica Ministro Carrasquilla por la siguiente razón, la corrupción en este país no está en los sueldos o salarios de los Senadores de este país, la gran corrupción de este país ha estado en obras de infraestructura, y en las grandes obras de infraestructura de movilidad del país, ruta del sol, túnel de la línea entre otras, entonces es apenas lógico que todas las miradas de los entes de control estén sobre el proyecto de infraestructura más importante del país en toda su historia 30 billones de pesos doctor Carrasquilla, esos son dos Hidroituango, 4 reformas tributarias doctor Barguil, eso es lo que está en juego y sí aquí he escuchado Senadores doctor Barguil que piden que

es lo que le debe generar confianza a este Congreso y a esta comisión, pues que el proyecto cumpla la ley, no hay más y ese es el fondo de este debate, si queremos cambiar la historia de corrupción en este país.

Ese es el fondo, cumple o no cumple la ley señor Presidente este proyecto de infraestructura, yo les digo con toda certeza y por eso he denunciado penalmente a usted Alcalde Enrique Peñalosa, lo he denunciado penalmente porque tengo la seguridad y las pruebas de que este proyecto no cumple con la ley es totalmente ilegal y cuando un proyecto de infraestructura no cumple con la ley, porque no tiene los estudios, es corrupción, eso se llama corrupción.

Una corrupción de 30 billones de pesos, lo que está en juego, yo le pregunto al funcionario de Planeación Nacional, doctor Barguil, la Financiera de Desarrollo Nacional tiene la potestad de esgrimir cartas de manera de certificados de obras de infraestructura, le pregunto, funcionario de la Financiera de Desarrollo Nacional el señor Clemente del Valle con una carta puede decirnos y ustedes pueden estar tranquilos que alcanzó el nivel de factibilidad el proyecto metro elevado de Enrique Peñalosa yo me atrevo decir, que allí hay un fraude, señor Presidente.

Primera ilegalidad, porque en ninguna parte del mundo doctor Barguil, ni los chinos, hacen factibilidad de un proyecto en infraestructura como un metro en 5 meses, según el cronograma que ustedes pasaron doctor Andrés Escobar, primera ilegalidad, ahora bien yo le hago la siguiente pregunta doctor Enrique Peñalosa usted que dijo en sus formas, que yo no comparto por supuesto, que un funcionario de la Bogotá Humana de la cual me siento profundamente orgulloso de haber sido funcionario, hizo los estudios del metro subterráneo lavándose los dientes, yo le pregunto y aquí se encienden las alarmas de la corrupción, cómo es posible que en mayo del año 2016, ustedes para acceder a recursos de vigencias futuras excepcionales, cuya ley de infraestructura que usted conoce muy bien y de financiación de infraestructura doctor Barguil exige estudios de ingeniería de detalle en mayo del 2016, 4 meses recién posesionado el alcalde Enrique Peñalosa, van al Concejo de la ciudad y los estudios que presentan son los estudios del metro subterráneo, para conseguir recursos de un metro elevado, eso cómo se llama señor Presidente, eso es un engaño, eso es un cinismo, físico y claro cinismo.

Dos, usted doctor Enrique Peñalosa que dice, que no había estudios del metro subterráneo que no había nada y aquí viene parte de la denuncia penal, el acta de constitución de la empresa metro, del doctor Enrique Peñalosa se basa en los estudios del metro subterráneo, hágame el favor, me permito leerla rápidamente señor Presidente: escritura pública del 14 de diciembre del 2016, dice lo siguiente, segundo que con el apoyo del Gobierno nacional en el año 2013 la administración distrital contrató los estudios

de la primera línea del metro para Bogotá con las firmas Euro estudios y DOM y Cano Jiménez, quienes entregaron los diseños de ingeniería y aquí está la respuesta doctor Barguil, quienes entregaron los estudios de ingeniería básica de la primera línea del metro de Bogotá, el pasado 7 de octubre del 2014.

Ingeniería básica avanzada del proyecto metro subterráneo y con esos estudios sacaron adelante la empresa metro del doctor Enrique Peñalosa para hacer el metro elevado, eso cómo se llama doctor Barguil, eso cómo le podemos decir, cómo lo podemos calificar doctor Ciro, ha engañado permanentemente a la ciudad de Bogotá, ha engañado permanentemente al Concejo de la ciudad y están engañando al país, doctor Carrasquilla, Comisión, un proyecto de infraestructura sin estudios es corrupción.

Un proyecto de infraestructura sin estudios es sobrecostos y lo mínimo que debería de pedir esta comisión, es que les presenten a ustedes los estudios, porque a nosotros en el Concejo de la ciudad nunca han aparecido los estudios de factibilidad, y aquí doctor Carrasquilla le recuerdo la factibilidad es lo que determina en un proyecto de infraestructura la viabilidad técnica y financiera de un proyecto de donde sale la cifra de 12.9 billones de pesos, de este proyecto sin ni siquiera han entregado la factibilidad y doctor Enrique Peñalosa en las respuestas que usted le da a mi colega el Senador Gustavo Bolívar, usted nunca presenta aquí los estudios, nunca han presentado aquí los estudios, preséntenlos, pero no nos traigan la carta de la Financiera de Desarrollo Nacional, perdónenme, porque los bogotanos pagamos 20 mil millones de pesos en una interventoría Cener es la que nos debe decir y la que le debe dar claridad a este Congreso y al país de que efectivamente se llevaron a cabo los estudios a plenitud con todas las garantías.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera Senado:**

Doctor Hollman.

**Doctor Hollman Morris Concejal de Bogotá:**

Termino dándole las gracias señor Presidente, porque no puedo dejar pasar de largo lo que usted constantemente dice y me señala señor Alcalde Enrique Peñalosa, yo no soy enemigo del desarrollo de la ciudad, ni del país, que le quede claro al país, los enemigos del país, son los que presentan proyectos de infraestructura sin estudios, esos son los enemigos del país y son los enemigos del desarrollo del país, porque obra de infraestructura sin estudios es corrupción, esos son los enemigos del país, muchísimas gracias Presidente.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera Senado:**

Tiene el uso de la palabra el doctor Escobar Gerente del Metro.

**Doctor Andrés Escobar Uribe Gerente del Metro de Bogotá:**

Muchas gracias señor Presidente, señores Senadores, voy hacer muy rápido, voy a tratar de seguir a mi rol de gerente, de ingeniero, encargado de la estructuración y sacar adelante el proyecto.

Las cifras y los diseños están muy relacionados como tanto ha enfatizado el ex alcalde Petro y hay que recordar una parte que hoy no se ha mencionado con todo lo que se ha repasado y es que, cuando llega el alcalde Peñalosa a la administración el Gobierno nacional nos dice, hay un dinero reservado en el marco fiscal de mediano plazo, incluso unas vigencias futuras que se reservaron en un evento público que se hicieron con el Alcalde Petro y con eso hay que trabajar, con eso hay que hacer un metro, infortunadamente para ese momento ya había sucedido como lo narro el Alcalde Peñalosa, una devaluación del 53%, ya los estudios del Alcalde Petro habían mostrado que infortunadamente no se podía hacer una tuneladoras aquí en el borde del cerro oriental que infortunadamente había que buscar donde ahorrar tres billones de pesos, para que el metro volviera a ser viable.

Viable es que alcanzara el dinero, todas las alternativas que se estudiaron, se estudió por parte de la FDN a quien por demás contrató la administración pasada tenían esa premisa, ninguna alternativa podía pasar de 12,9 millones de pesos así se hizo el estudio y la que se seleccionó que el alcalde Peñalosa mostró también como estas correspondía a ese tope a ese techo presupuestal, que entre otras es dinero del año 2017 que ya ha cambiado un poco, ya es un poco mayor.

12.9 Billones de pesos es el dinero que había en el marco fiscal reservado desde que ustedes fueron alcalde y con el cual estamos trabajando para no prometer cosas imposibles y no volver a sufrir la frustración que ustedes sufrieron en la administración pasada que no les alcanzó el dinero, cuando encontraron que el proyecto era más costoso, como usted mismo menciono, de cerca de 7 billones de dólares, después que miraron los estudios.

La pregunta es cómo llegaron esas cifras entonces, respondo partimos de ellas, por lo serio que ha sido el proceso y el proyecto que se está haciendo se dimensionó para eso, en un momento dado incluso se pudo haber pensado que me llegara más allá de la 78 o de la 74 es la estación, más la cola de retorno llega hasta la 78 materialmente, pero el dinero alcanzaba solo hasta ahí sí, y era necesario también por razones de cumplir con los estándares de beneficio-costos destinar una parte de ese mismo dinero para hacer las troncales porque si no el metro no iba a mover nada, ni los 70.000, ni los 90.000 que algunos vendían, una cifra que no existe en ninguna parte del mundo, ni siquiera los 70.000 que nosotros pensamos que va a mover el metro, ni mucho menos, si no había troncales alimentadoras.

Entonces quiero rescatar la seriedad del proceso y por eso mereció la continuidad como lo ratifico el

Ministro Carrasquilla ahora, porque cabe dentro de la realidad económica del país y de la ciudad con el 30% que le corresponde.

Dice la ley y me ratifico, me han dicho grabaciones y todo como si hubiera dicho algo equivocado, me ratifico, insisto, la ley no obliga a nadie, ni al Concejo de Bogotá, ni a la administración Distrital, ni al CONPES, tomar decisiones fiscales con los diseños de detalle, dice la ley de infraestructura que algunos de ustedes aprobaron hace poco, hace menos de 4 años que se requiere tenerlos, el proceso de diseño debe haber alcanzado el nivel de factibilidad que son un punto intermedio entre el desarrollo de cualquier diseño y fue lo que certificó quien contrató la Financiera de Desarrollo Nacional en esos por virtud de un mandato que le dio la administración pasada por demás, que nosotros ratificamos y en desarrollo de eso dicen: los diseños ya pasaron por ese momento, ya se puede hacer presupuesto que la misma norma dice, que tiene un nivel de aproximación del 15%, y por consiguiente todos los costeos que hemos hecho de ahí, en ese momento para acá, tiene un, si se quiere un margen de incertidumbre de un 15% en reconocimiento a que se tomaron decisiones fiscales, con unos diseños que apenas iban en una parte del camino.

Pero hoy, respondo su pregunta Senador, varios Senadores hoy están finalizados los diseños, los invito a que miren esa diapositiva, el cuarto de datos se creó desde el 24 de octubre, tiene 29.044 documentos, tiene, pesan 102 gigabytes, se requieren más computadores que todos los que están en este salón para poderlo almacenar y ha sido descargado 112.000 veces en algo así como en 23 países del mundo, desde que abrimos el proceso de selección, el 6 de agosto.

Esos 102 gigabytes tuve la oportunidad de comprobar cuanto pesaban los buenos estudios que se hicieron en la administración Peñalosa, que avanzaron hasta un nivel importante, se llamaba ingeniería básica avanzada y pesaban 10.5 gigabytes, o sea el nivel de detalle que tenemos ahora, es casi 10 veces mayor.

De manera que si hay algún susto todavía, podríamos entender que el año pasado lo tuvieron en fin, pero cualquier persona puede ingresar al cuarto de datos, basta mandar un correo, lograrse, y puede conocer eso, de hecho los Concejales ya lo hicieron, ya quedaron tranquilos, parece que hay un par de Concejales que todavía no están tranquilos, y siguen preguntando si hay diseños, pero los invito de nuevo que entren todos sus asesores háganlo, es fácil de hacer, y pueden encontrar muchos de los detalles que ustedes quieren en esos informes.

Ahora ratifico, respondo no era necesario tener este detalle cuando el CONPES, y el CONFIS y el Concejo de Bogotá aprobaron destinar el 70 y el 30, ratifico así me estén demandando por haber dicho eso, ratifico ninguna ley lo obligaba, ahora entonces que si abrir un proceso de selección con este nivel de detalle es mucho poquito, es una decisión técnica

que tal vez podríamos preguntar a una autoridad como la Sociedad Colombiana de Ingenieros etc., pero existe de los dos mundos señor Concejal y señor Senador, ha habido licitaciones que se licitan con diseño de detalle que han costado el triple, incluso en su administración pero no entremos en debate que yo no me quiero salir de mi rol y ha habido licitaciones que se han diseñado con diseños a nivel de factibilidad y han costado lo que se presupuestó, es que no depende de eso, eso depende de muchas otras variables, nadie sabe qué va a pasar con el precio del concreto mañana, con el del petróleo, con los acarreo, con las importaciones de equipos que vamos a tener que importar para el metro de Bogotá, un billón de dólares americanos entre material rodantes, sistema técnicos de inteligencia, de control y de seguridad que nadie sabe cuánto va a costar el dólar, cuando se llegue ese momento que es dentro de tres años.

Eso es lo que hace que un proyecto se salga de su costo original, no que se contrate con estos diseños que tenemos hoy tan importantes o con menos, miren ustedes y encontraran experiencias de los dos lados, señor Presidente mi minuto muchas gracias.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera Senado:**

Muy bien, se reanuda la sesión formal, tiene el uso de la palabra el doctor Enrique Peñalosa Alcalde Mayor de Bogotá.

**Doctor Enrique Peñalosa Alcalde Mayor de Bogotá:**

Gracias Presidente, es que la verdadera incertidumbre lo que generaría sobrecostos muy seguramente es el metro subterráneo con unos riesgos inmensos de sobrecostos, por ejemplo, con estudios definitivos y demás, el metro de Barcelona o la línea nueva de Barcelona recientemente, y la línea de río que se hizo para los olímpicos, tuvieron sobrecostos de más 500%, porque eran subterráneos y presenta ahí una incertidumbre muy complicada.

Pero yo quiero aquí señalar unas quejas, aquí hay una cantidad de inexactitudes y algunas cosas que no son ciertas, que dice principalmente el Senador Petro que son bastantes asombrosas.

Primero, él habla de metros, es que ya son metros de 90.000 pasajeros hora sentido, no existe ningún metro en el mundo, ninguna línea de metro que mueva 90.000 pasajeros hora sentido, son solamente productos de la imaginación del Senador y yo los invito que alguien investigue si hay una sola línea de metro en el mundo que mueva eso.

Luego acá nos dice durante, repite y repite, varias veces que Transmilenio no sirve, que malo Transmilenio, pero luego está muy molesto porque no contratamos la troncal Boyacá de Transmilenio que él dejó lista, entonces al fin en serio no sirve, porque si no sirve entonces porque le molesta que no hayamos contratado nosotros la troncal que él diseñó, si era tan malo para qué la diseñó supuestamente, mal diseñada por eso no se pudo contratar y por qué

se molesta que no se haya contratado, si están malo, por qué quiso contratar y por qué se molesta aquí que no se contrató la troncal de Transmilenio que usted dice que dejó lista.

También nos dice, qué triste, qué grave que Transmilenio contaminando, que envenena a los niños y el principal responsable del envenenamiento de los niños como buses viejos es el ex alcalde Petro, que prorrogó los contratos de unos buses que ya tenían a veces hasta de un millón de kilómetros, hizo que esos buses hoy tenemos buses por responsabilidad de la decisión de esa administración, hoy tenemos buses que tienen más de un millón trescientos mil kilómetros, porque usted prorrogó esos contratos, y esos son buses que han hecho unos recorridos que son más de 4 veces la distancia de la tierra a la luna, que por supuesto son buses con tecnología sobre dos y demás y eso es lo que está envenenando y eso es lo que está contaminando y desafortunadamente estamos sufriendo eso por una decisión de usted tomó y usted firmó.

Entonces, ahora estamos diciendo, también nos viene a decir aquí, que es que él dejó unos sistemas, que, si había unos sistemas de alimentación contravía, ahora vamos hablar de los famosos tranvías, pero antes volvamos al tema principal.

Aquí nadie, él dice, que es que dijimos que sus estudios eran malos, y que esos eran falsos y demás, aquí todo lo contrario, aquí lo que hemos dicho es que ese estudio que hizo como lo señalaba el Senador Fernando Nicolás Araújo, es tan bueno ese estudio que permitió darse cuenta que ese era un proyecto que no era viable financieramente.

Aquí nunca hemos cuestionado ese estudio, nadie ha cuestionado el estudio que contrató la administración Petro en la alcaldía, nadie, al revés, fue tan bueno ese estudio que mostró que era demasiado costoso hacer ese proyecto, por eso es que encontraron por ejemplo que los suelos del norte de la ciudad eran tan malos, que no se podía usar una tuneladora, si no que tocaba hacer un hueco de 27 metros de profundidad a lo largo de la 13 y la 11 desde la 40 hacia el norte.

Precisamente porque ese estudio encontró que era tan costoso, su misma administración en el año 2015 contrató otro estudio para ver cómo se lograba reducir los costos y precisamente les tocó reducir la distancia de la 127 llevarlo a la 100, distinto a lo que es el hecho porque salió demasiado costoso y también gracias a esos estudios después, aun sin sobrecostos cuando hubo la devaluación eso hacía que solamente fuera posible llevarlo hasta la 40.

Entonces precisamente con los mismos recursos, que aquí se ha hablado, los mismos recursos que asignó el Gobierno nacional, la diferencia entre ese proyecto suyo y el que se hizo después es que ese primero: llega solo hasta la 40 y no tiene alimentadores, perdón llega solo hasta la 53 y no tiene alimentadores, este proyecto actual que vamos hacer, así no le guste a algunos, la vamos a hacer llegar hasta la 72 y tiene alimentadores y moviliza

el doble de pasajeros, que lo que movilizaba ese proyecto y todo esto no lo digo yo, es que aquí hay más, se ha hablado, como si el tema del metro subterráneo o el elevado fuera cuestión de que es que un alcalde le gusta uno subterráneo y al otro elevado no.

Ese no es el tema, los estudios del alcalde Petro fueron tan buenos, que mostraron que ese proyecto en subterráneo no era viable financieramente, entonces otros estudios que se hicieron por orden del Gobierno nacional, contratados por la Financiera de Desarrollo Nacional, que evaluaron 8 alternativas, unas totalmente subterráneas, otras totalmente elevadas, otras parcialmente subterráneas, parcialmente elevadas, escogieron esos expertos de Cistra la empresa que más estudios de metro ha hecho en el mundo, ellos fueron los que dijeron que el metro en Bogotá debería ser elevado, no es porque a un alcalde le gustara uno y al otro, otro, porque fueran temas políticos, fue una decisión técnica de estudio de la firma con más experiencia en el mundo sobre esos temas.

Y quiero terminar sobre el tema de los tranvías porque aquí hay toda clase afirmaciones emocionales y falsas, por ejemplo desde la historia de Bogotá, se vienen a decir aquí es que el alcalde Mazuera porque tenían un negocio quitó los tranvías, en todas las ciudades del mundo, incluyendo como unas 8 ciudades colombianas habían tranvías en 1945, en todas en Medellín, en Bucaramanga, en Barranquilla, en todas las ciudades del mundo y en prácticamente todas los quitaron y no porque fuera un negocio del señor Mazuera en la India, o en Londres o en Nueva York o en Chicago, no los quitaron en todas las ciudades del mundo porque era, en ese momento se consideraba que los sistemas de buses eran mucho más flexibles, más económicos etc., uno no puede discutir si eso fue correcto o no, pero no fue por ningún negocio de nadie lo que se hizo en el mundo, desde ahí comenzamos las afirmaciones falsas.

Luego venimos a decir que es que él tenía listo unos sistemas de alimentación para el metro y entonces nos habla del Halo, del Halo sur es que ese era uno de sus sistemas de alimentación del metro, la Halo sur resulta que es tan frágil en sus finanzas, que no incluye Transmilenio, no lo incluye entre otras porque el halo sur prácticamente no pasa por la zona urbana de Soacha, entonces de nada sirve tener un halo sur como alimentadora sino pasa por la zona urbana de Soacha, la halo sur señor Senador llega a Bogotá por Mosquera y no pasa por ningún sitio cercano a la zona urbana de Soacha, de manera que no le serviría absolutamente para nada tener una halo sur con alimentadores, porque allá habría gente para llevar al metro.

Entonces adicionalmente nos viene a decir que es que los tranvías tenían una serie de tranvías, que por APP daban y que estaban listos, resulta que como ya se explicó aquí, de esos tranvías, cinco proyectos de esos tranvías, que él dice que se pagaban solos fueron rechazados por su administración, por inviables y otros dos los proponentes desistieron porque no eran

viales, la realidad es que los tranvías cuestan más y hacen menos que los sistemas de BDRP, cuestan mucho más tanto la inversión, como la operación, aquí viene de nuevo insistir y a desafiar al Ministro incluso que como es el tema del porque es viable el proyecto de tranvía de Faca a Bogotá.

El proyecto de tranvía de Faca-Bogotá tiene alguna viabilidad porque la inversión la paga ciento por ciento el gobierno, es una inversión ¿ciento por ciento es una APP donde no hay un solo peso de inversión privada para la inversión, ni un solo peso, totalmente contrario a lo que usted dice, de que era ciento por ciento financiado.

Entonces, ahora bien, no hay ningún tranvía de esos que hubiera sido viable, y ahora bien sobre la capacidad de los tranvías, los tranvías son lindos, son una belleza, el tranvía de Medellín que tienen ahora está movilizándolo 3.000, pasajeros hora-sentido, Transmilenio en la Caracas moviliza 52.000 pasajeros hora-sentido, entonces no hay ningún tranvía en el planeta que movilice siquiera 12.000 pasajeros hora-sentido, o sea que las diferencias entre las capaces cuestan menos y hacen menos.

Pero lo importante en este debate es lo siguiente: primero los estudios que hizo el alcalde Petro fueron muy buenos y como señalaba aquí también el Senador Ciro Ramírez, precisamente los estudios se hacen para decir si uno hace un proyecto o no lo hace no, para decir si uno hace un proyecto o lo deja de lado y precisamente estos estudios lo que mostraron que ese proyecto era inviable financieramente y por eso, no por decisión del Alcalde Peñalosa, ni porque al alcalde Peñalosa le gustara, sino porque se hicieron unos estudios, muy serios, que estudiaron varias alternativas, recomendaron que el proyecto de ese metro debía ser elevado y así es como lo vamos a hacer por decisiones recomendaciones de los expertos, no por decisiones políticas de un alcalde o de otro.

Y felizmente vuelvo a decir este proyecto a surtido toda clase de efecto, vuelvo a señalar para terminar, que una de las grandes mentiras que se han dicho, es que ese proyecto del metro subterráneo estaba listo, aquí ya señalé que estos son los pasos que se han surtido para llegar aquí a donde estamos, todos los pasos y le repartimos las hojas a los Honorable Senadores, el metro subterráneo solo tenía estos 4 o 5 pasos completados.

De manera que es absolutamente falso, que el metro subterráneo estuviera listo para contratar y para licitar eso no es cierto, pero lo importante es que los bogotanos van a tener un metro, hay algunos que no le gustará, nosotros vamos a dejar contratado ese metro, gracias a un esfuerzo gigantesco, técnico, legal, financiero gracias al apoyo del gobierno del Presidente Santos gracias al apoyo del gobierno del Presidente Duque, a los Ministerios a Planeación Nacional y el apoyo y el respaldo que le dieron el Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo, el Banco Europeo de Inversiones, los bogotanos pueden estar tranquilos, que van

a tener un metro, habrán algunos que por razones políticas no le guste, que seamos nosotros los que los contratamos, hemos hecho un trabajo gigantesco quiero agradecerle a nuestros equipos y puede estar seguros que el año entrante antes de irnos ese metro de Bogotá quedará contratado.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera Senado:**

Senador Bolívar, favor y termina el debate que usted ha citado para el día de hoy.

**Honorable Senador Gustavo Bolívar Moreno:**

Muchas gracias señor Presidente, bueno lamentablemente la mayoría de cuestionamientos que hice no fueron respondidos, por ejemplo no se dijo nada sobre el cambio del objeto del convenio 1880, que es una ilegalidad, que se hizo sobre los estudios del metro subterráneo, pero que después se cambiaron cuando lo correcto era haber hecho un nuevo convenio y haber arrancado los estudios desde fase uno, fase dos, fase tres que seguramente le hubiera llevado más tiempo y no los tres o cuatro meses que separaron la firma del convenio con la aprobación en el Concejo de Bogotá, de unas vigencias futuras para un metro elevado, con estudios de un metro subterráneo, hay ahí una ilegalidad, no se ha respondido sobre eso.

Con base en eso, dice el Alcalde Peñalosa que han surtido una cantidad de pasos, claro que lo han surtido porque se saltaron la ley, y por eso no avanzó más el metro subterráneo, aunque sí avanzó más, aquí él quiere menospreciar el avance del metro subterráneo, diciendo que solo tuvo prefactibilidad, factibilidad, ingeniería avanzada, estudio de impacto ambiental y social, aval fiscal y propuesta de diseño de la transacción, estas 4 cositas conllevaron cinco años, ocho años, obviamente como se saltaron todo aprovechando de los estudios subterráneos pues dicen, hicimos una cantidad de cosas acá, violando la ley.

A mí me parece que este debate, no es técnico, ni es ideológico, a mí me parece que esto es un debate político, el debate del metro, porque yo me atrevería a decir hoy con base en lo que el mismo alcalde sostuvo en diferentes entrevistas, y en diferentes twists sobre los metros elevados, que ensombrecían las ciudades, que eran atracaderos, que generaban suciedad, que generaban inseguridad, que eran sombríos, que en todas partes los estaban tumbando.

A mí me parece y lo puedo asegurar hoy, que, si el alcalde Petro propone un metro elevado, hoy estaría el Alcalde Peñalosa haciendo un metro subterráneo, no tengo la menor duda, porque esto es una cuestión Petro no puede pasar a la historia o la izquierda o los movimientos alternativos, no pueden pasar a la izquierda como lo que por fin después de 70 años le entregaron un metro a la ciudad de Bogotá.

Entonces quedan también las ilegalidades de la dirección, porque la Financiera de Desarrollo Nacional y con qué facultades, certifica la factibilidad del metro, yo quiero que nos presenten señor Gerente

del Metro, a la Comisión Tercera, porque de aquí se aprueba el presupuesto, esos nada menos que 30 años, la ciudad pagando 600.000 mil millones de pesos, año a año durante 30 años, cuando hoy los maestros por ejemplo necesitan 500.000 millones para no cerrar las universidades y se les niegan y toca rogar, y toca hacer proposiciones, la Nación va a pagar durante 30 años 600.000 millones de pesos anualmente y quisiera saber por qué no tenemos hoy unos validadores, que digan lo que está diciendo el Alcalde Peñalosa, lo que está diciendo el Gerente del Metro es cierto y lo validamos, como sí tuvo esos validadores el metro subterráneo que fueron la Universidad Nacional y la Universidad de los Andes.

Es una responsabilidad de Planeación Nacional y del mismo Ministerio de Hacienda que no entreguen el proyecto como lo tienen concebido a unos validadores y le digan al país este proyecto es viable, este proyecto es confiable, este proyecto financieramente, tiene sentido.

Por eso yo les pido a mis compañeros de la Comisión Tercera, yo quiero dejar una constancia, porque el gerente del metro vuelve a repetir, que ninguna ley le exige que tener estudios para aprobar la factibilidad de un proyecto, yo creo que está mintiendo, ingeniería de detalle no, pero factibilidad sí, todas las leyes, la Ley 40, todas las leyes exigen que tengan estudios de factibilidad, quiero dejar esa constancia verbal de que el gerente del metro dice que no hay ninguna ley, para que de pronto si quieren nombremos una comisión aquí, de la Comisión Tercera y miremos si es verdad, si se necesita o no estudios para aprobar una obra de 30 billones de pesos, imagínense, termino en dos minutos señor Presidente.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera Senado:**

Porque ya están abriendo el registro de Plenaria, entonces vamos ya.

**Honorable Senador Gustavo Bolívar Moreno:**

Quería ya para finalizar compañeros, o me dirijo ya a mis compañeros del Senado, estamos ante una irresponsabilidad histórica y yo le dije al Ministro de Defensa si ustedes avalan este proyecto hoy, no pueden echarle la culpa a Santos del descalabro financiero, de los retrasos, de los sobrecostos que va a tener este metro, si lo avala el Gobierno nacional

de Duque hoy, es responsabilidad del gobierno de Duque, no solamente el de Santos, yo les quiero agradecer de verdad, este era un debate muy importante, muy necesario quedan muchas dudas en el aire lamentablemente por el tiempo, pero sí queremos señor gerente del metro que le muestre al país los diseños de detalle, los de factibilidad lo está certificando ilegalmente la Financiera de Desarrollo Nacional sin tener facultad para hacerlo, queremos que la factibilidad no la certifica el interventor, queremos ver el certificado del interventor diciendo: este estudio, este metro tiene nivel de factibilidad muchas gracias señor Presidente.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera Senado:**

Bueno muchas gracias a todos los asistentes, yo les voy a pedir un minutico, vamos hacer un anuncio de proyectos para mañana.

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario de la Comisión Tercera Senado:**

Sí señor Presidente, en cumplimiento del artículo 8° del Acto Legislativo 03, se adiciona al Orden Día para el miércoles 10, el **Proyecto de ley número 232 de 2018 Senado, 084 de 2017 Cámara**, “*por medio de la cual se dictan normas catastrales e impuestos sobre la propiedad raíz y se dictan otras disipaciones de carácter tributaria territorial*”.

Esta leído el proyecto señor Presidente, adicionarlo al Orden del Día del 10 de octubre.

**Honorable Senador Rodrigo Villalba Mosquera, Presidente de la Comisión Tercera Senado:**

Muy bien se levanta la sesión, se convoca para mañana a las 9:30 a. m.

**RODRIGO VILLALBA MOSQUERA**  
Presidente

**CIRO ALEJANDRO RAMIREZ CORTES**  
Vicepresidente

**RAFAEL OYOLA ORDOSGOITIA**  
Secretario