



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXVIII - N° 603

Bogotá, D. C., viernes, 5 de julio de 2019

EDICIÓN DE 67 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

CÁMARA DE REPRESENTANTES

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN PRIMERA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ACTA NÚMERO 48 DE 2019

(mayo 8)

Legislatura 2018-2019

Sesiones Ordinarias

En Bogotá, D. C., el día miércoles 8 de mayo de 2019, siendo las 09:48 a. m., se reunieron los miembros de la Comisión Primera Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, en el Salón de Sesiones de la misma “Roberto Camacho Weverberg”, previa citación. Presidida la Sesión por su Presidente el honorable Representante Gabriel Santos García.

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

Presidente:

Buenos días señora Secretaria sírvase llamar a lista.

Secretaria:

Sí señor Presidente. Siendo las 09:48 de la mañana, procedo con el llamado a lista.

Contestaron los siguientes honorables Representantes:

Albán Urbano Luis Alberto

Arias Betancur Erwin

Díaz Lozano Élbort

León León Buenaventura

López Jiménez José Daniel

Losada Vargas Juan Carlos

Pulido Novoa David Ernesto

Rivera Peña Juan Carlos

Robledo Gómez Ángela María

Sánchez León Óscar Hernán.

Señor Presidente, la Secretaria le informa que se ha registrado quórum deliberatorio.

En el transcurso de la Sesión se hicieron presentes los honorables Representantes:

Asprilla Reyes Inti Raúl

Calle Aguas Andrés David

López Jiménez José Daniel

Lorduy Maldonado César Augusto

Navas Talero Carlos Germán

Prada Artunduaga Álvaro Hernán

Restrepo Arango Margarita María

Rodríguez Contreras Jaime

Uscátegui Pastrana José Jaime

Villamizar Meneses Óscar Leonardo.

Con excusa adjunta los honorables Representantes:

Deluque Zuleta Alfredo Rafael

Hoyos García John Jairo

Wills Ospina Juan Carlos.

Presidente:

Señora Secretaria sírvase leer el Orden del Día.

Secretaria:

Sí señor Presidente.

HONORABLE CÁMARA DE REPRESENTANTES
COMISIÓN PRIMERA CONSTITUCIONAL

Sesiones ordinarias

Legislatura 2018-2019

Salón de sesiones de la Comisión Primera

“Roberto Camacho Weverberg”

ORDEN DEL DÍA

Miércoles 8 de mayo de 2019

9:00 a. m.

I

Llamado a lista y verificación del quórum

II

Citación e invitación a funcionarios

Citado: Alcalde Mayor de Bogotá, Doctor Enrique Peñalosa Londoño.

Tema: Moralidad administrativa y la transparencia en los procesos de contratación de los Sistemas de Transporte Masivo en Bogotá.

Proposiciones número 9 y 9A, aprobadas en esta Célula Legislativa y suscritas por los honorables Representantes Inti Raúl Asprilla Reyes y Carlos Germán Navas Talero.

III

Anuncio de Proyectos

(Artículo 8°, Acto Legislativo 1° de 2003)

IV

Lo que propongan los honorables Representantes

El Presidente,

Gabriel Santos García.

El Vicepresidente,

Jorge Méndez Hernández.

La Secretaria,

Amparo Y. Calderón Perdomo.

La Subsecretaria,

Dora Sonia Cortés Castillo.

Ha sido leído el Orden del Día señor Presidente y continuamos con quórum deliberatorio.

Presidente:

Se decreta un receso de diez minutos mientras tenemos quórum decisorio.

Secretaria:

Así se hará señor Presidente. Siendo las 9:53 se ha declarado un receso y por instrucción suya les mencionaremos a los honorables Representantes que a las 10:03 volveremos a llamar a lista.

Presidente:

Concluido el receso sírvase llamar a lista.

Secretaria:

Sí señor Presidente, siendo las 10:05 de la mañana procedo con el llamado a lista.

Contestaron los siguientes honorables Representantes:

Albán Urbano Luis Alberto

Arias Betancur Erwin

Asprilla Reyes Inti Raúl

Calle Aguas Andrés David

Díaz Lozano Élbort

León León Buenaventura

López Jiménez José Daniel

Lorduy Maldonado César Augusto

Losada Vargas Juan Carlos

Navas Talero Carlos Germán

Prada Artunduaga Álvaro Hernán

Pulido Novoa David Ernesto

Restrepo Arango Margarita María

Rivera Peña Juan Carlos

Robledo Gómez Ángela María

Rodríguez Contreras Jaime

Sánchez León Oscar Hernán

Santos García Gabriel

Uscátegui Pastrana José Jaime

Villamizar Meneses Oscar Leonardo.

En el transcurso de la Sesión se hicieron presentes los honorables Representantes:

Burgos Lugo Jorge Enrique

Córdoba Manyoma Nilton

Daza Iguarán Juan Manuel

Estupiñán Calvache Hernán Gustavo

Goebertus Estrada Juanita María

González García Harry Giovanni

Matiz Vargas Adriana Magali

Méndez Hernández Jorge

Peinado Ramírez Julián

Reyes Kuri Juan Fernando

Rodríguez Rodríguez Édward David

Tamayo Marulanda Jorge Eliécer

Triana Quintero Julio César

Vallejo Chujfi Gabriel Jaime

Vega Pérez Alejandro Alberto.

Con excusa adjunta los honorables Representantes:

Deluque Zuleta Alfredo Rafael

Hoyos García John Jairo

Wills Ospina Juan Carlos.

Señor Presidente se acaba de integrar el quórum decisorio. Así que usted puede poner en consideración el Orden del Día.

Presidente:

En consideración el Orden del Día, anuncio que se va a cerrar, queda cerrado. ¿Lo aprueba la Comisión?

Secretaria:

Sí lo aprueba señor Presidente por unanimidad de los asistentes.

Presidente:

Primer punto del Orden del Día señora Secretaria.

Secretaria:

Sí señor Presidente. Citación e invitación a funcionarios. Citado: Alcalde Mayor de Bogotá, doctor Enrique Peñalosa Londoño. Tema: Moralidad administrativa y la transparencia en los procesos de contratación de los Sistemas de Transporte Masivo en Bogotá. Propositiones número 9 y 9A, aprobadas en esta Célula Legislativa y suscritas por los honorables Representantes Inti Raúl Asprilla Reyes y Carlos Germán Navas Talero.

Ha sido leído el siguiente punto del Orden del Día señor Presidente, con la constancia de que aquí se encuentra el señor Alcalde muy puntual desde la hora de la citación.

Presidente:

Muchas gracias. Antes de empezar quisiera y darle la palabra a los dos Representantes citantes, quisiera pedirle el favor a todos los asistentes que se encuentran en el costado izquierdo que por favor nos permitan llevar a cabo esta Sesión de la manera más apropiada, vemos muchísima gente en este lado de la Comisión, les pediría el favor para poder llevar el debate como lo requiere esta Comisión, que nos ayuden quedándose los asesores de los dos Representantes citantes, del señor Alcalde Mayor de Bogotá y los invitamos a que nos acompañen de este lado de la Comisión, a los señores Representantes de otras Comisiones también los invitamos a que tomen asiento, pero me parece muy odioso empezar teniendo tantas cámaras pidiéndoles que los evacuen.

Le agradecemos al señor Alcalde Mayor de Bogotá, al doctor Enrique Peñalosa su asistencia, sienta él un precedente muy valioso para los futuros Alcaldes de Bogotá, dándole la cara a este Debate de Control Político citado por los doctores Inti Raúl Asprilla y el doctor Germán Navas Talero. Las reglas las hemos discutido, por supuesto cualquier modificación que consideren ustedes para que tengamos el Debate más profundo que le dé la cara a la ciudadanía, así lo haremos las modificaciones. Tiene el uso de la palabra el Representante Inti Raúl Asprilla por veinte minutos prorrogables.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Inti Raúl Asprilla Reyes:

Muchas gracias señor Presidente. En primer lugar, les rogaría no solamente a los asesores de los Representantes, sino a los asesores de la Alcaldía que nos colaboren con el silencio. Dicho esto, extendiendo un saludo democrático, respetuoso y en democracia al Alcalde Enrique Peñalosa con quien me veo por tercera vez en un Debate, en el marco de las competencias constitucionales y

legales que me asisten como Representante a la Cámara por Bogotá.

La ciudad de Bogotá tiene un grave problema, señores Representantes y señor Alcalde, es un problema que no podemos restringir y decir que únicamente es culpa suya, la ciudad de Bogotá es la tercera ciudad en el mundo en la cual más tiempo se gasta en desplazamientos. Recientemente, hemos empezado a tener conciencia de un grave problema que aqueja el ambiente y la salud de los bogotanos, como son las dos recientes alertas naranjas sobre la calidad del aire. Dicho esto, y habiendo expresado el saludo democrático y respetuoso al Alcalde Enrique Peñalosa, me dirijo a usted señor Peñalosa diciendo lo siguiente, tras terminar su primera alcaldía meses antes de empezar su campaña, durante su campaña usted se le ha mostrado a la opinión pública o trató de mostrarse a la opinión pública como el gran gerente, el gurú, aquel que tenía la fórmula mágica para resolver los problemas de movilidad en la ciudad de Bogotá. Lo cierto señor Peñalosa, es que faltando siete meses para que culmine su alcaldía, usted no logró mejorar ni en el corto, ni en el mediano plazo y no parece que sea en el largo plazo una solución clara al problema real de transporte que aqueja a los ciudadanos de a pie de Bogotá.

Muchos políticos defienden el Sistema Transmilenio, hay quienes dicen que otras ciudades envidiarían tener el Sistema de Transmilenio, esos políticos no montan día a día en ese sistema, esos políticos no saben lo que es tener que esperar durante largos minutos a veces casi rayando la hora, un alimentador. Quienes defienden Transmilenio no montan en Transmilenio, no saben lo que es estar en la Estación de Banderas, del Portal de la 80, en medio de una fila en la que apenas se puede respirar por la cantidad de gente, viendo cómo pasan y pasan buses llenos en los cuales no es posible montarse. “Peñalosa súbase al Transmi”, decía yo en medio de mi ejercicio pasado, y me daba cuenta cómo muchas veces tocaba esperar incluso media hora en estaciones para poder hacer un transbordo. Señor Peñalosa, hoy en día ya saliendo usted ejerce un cargo de administrador público y los cargos de administrador público alcalde, no se miden por la cantidad de buses que logren vender sus empresas amigas Volvo y Skandia, se miden por soluciones reales, efectivas a los problemas que tienen los bogotanos, a sus padecimientos y a lo que ellos esperan, necesitan y se merecen. Para reafirmar esa imagen que usted le entregó a la opinión pública, respecto a la fácil solución que podía tener el problema de la movilidad en Bogotá vamos a ver un corto video. (Video)

Bueno, señor Peñalosa llevamos más de un mes. Y retomando la distinción que es importante hacérsela, entre quienes vienen del sector privado y quienes ejercen un cargo público claro, en el sector privado el gerente está llamado a generar ganancias respetando dos cosas, las Normas del buen hombre de negocios y las Normas o las Leyes

del derecho corporativo. Usted como Alcalde señor Peñalosa está llamado a respetar, a seguir, a hacer casi que sus mandamientos, los principios de la Administración Pública y de la contratación. Le voy a hablar a usted de dos principios de los muchos que hay en el artículo 209 de la Constitución, pero vamos a restringirnos a dos principios, la moralidad y la imparcialidad. ¿Qué es ser un administrador público que respeta el principio de moralidad? Aquel que actúa con absoluta pulcritud, con absoluta honestidad en pro, no de las empresas o de los grupos económicos que fueron sus amigos, en pro del interés general y la imparcialidad es que usted cuando esté llamado a tomar decisiones en las que como siempre va a estar en juego los derechos y la calidad de vida de los bogotanos, usted actúe haciendo juicios y análisis objetivos.

Hay además señor Peñalosa, desprendiéndose de esos dos principios de la Función Pública el principio de transparencia, economía y responsabilidad de la contratación, por uno de esos principios hoy en día está parada su licitación de Transmilenio por la Séptima. Y si usted señor Peñalosa, hubiera querido entender que ser electo como Alcalde de Bogotá, no es una carta blanca para que usted maneje la ciudad como si fuera su finca, como si fuera su casa seguramente, seguramente...

Presidente:

Doctor Inti, una Moción de Orden del Representante José Jaime Uscátegui, se le adicionará el tiempo para que tenga el tiempo completo.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante José Jaime Uscátegui Pastrana:

Presidente, yo quiero que definamos el tono que va a tener este Debate, por el cuestionario veo yo que vamos a entrar en un debate técnico, pero ya llevo más de tres veces, oportunidades escuchando insultos y denuncias que yo quisiera saber si han sido puestas en conocimiento de las autoridades competentes, porque yo entiendo que este es un año electoral y lo rentable es salir a despotricar de los gobernantes de turno. Pero necesitamos claridad sobre el curso que va a tomar este debate por favor Presidente.

Presidente:

Gracias Representante Uscátegui. Por favor a todos les pedimos, estamos en el tiempo de Inti, continúe se le adicionarán adelante, le solicitamos evitar ese tipo de conjeturas en caso de haberlas.

Continúa con el uso de la palabra el honorable Representante Inti Raúl Asprilla Reyes:

Señor Presidente ustedes hicieron parte de un Partido de Oposición que hacía Control Político al Gobierno Santos, y en sus debates a diferencia de lo que yo hago, en la cual utilizo adjetivos hacia el actuar de las personas, se utilizaban constantemente todo tipo de epítetos para referirse no a la conducta sino al expresidente Santos, tal vez tendré la precaución la próxima vez de mandarle mi Ponencia

al Representante Uscátegui para que se prepare psicológicamente. Dicho esto señor Presidente, si el Alcalde Enrique Peñalosa hubiera seguido estos principios, pues muy seguramente no tendríamos las cifras que hoy en día tenemos, sino ahí están 79.1% de cifras de desfavorabilidad, teniendo de su lado una coalición en el Concejo de Bogotá, teniendo de su lado medios de comunicación, teniendo de su lado además porque esa es una de las grandes virtudes que tiene el señor Peñalosa, si hay un punto donde se encuentran y eso lo demostraremos en el Debate, el expresidente Santos y el expresidente Uribe, es el apoyo al Alcalde Enrique Peñalosa.

Y viene entonces la pregunta de ¿por qué ha ocurrido esto? Por qué esa cifra de desfavorabilidad? Y eso básicamente es Representantes, ciudadanos y Alcalde Enrique Peñalosa, porque su Alcaldía es la crónica de una promesa incumplida, dos falacias o dos mentiras le dijo usted en campaña a los bogotanos: que iba a lograr rápidamente, rápidamente hacer unas adecuaciones al Proyecto de Metro que tenía la alcaldía anterior y que en poco tiempo se estaría no solamente licitando, sino construyendo el nuevo Metro para la ciudad de Bogotá. Ya faltan siete meses y todavía eso no ha ocurrido y el objeto del Debate que está en el título, es hacer un análisis transversal de sus políticas en materia de contratación en lo que tiene que ver con el sector transporte, y evaluar si se cumplen o no con estos principios. Ha querido usted también Alcalde Enrique Peñalosa y va a tratar de hacerlo, decir que este es un Debate que se hace por mezquindad política, por cálculos políticos, ya le adelantó un poco a usted la labor el Representante Uscátegui y hace usted.

Presidente:

Tiene el Derecho a Réplica el doctor José Jaime Uscátegui.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante José Jaime Uscátegui Pastrana:

No, yo no sabía que el Representante Asprilla además de abogado era psicólogo y me ofrece una consulta que con mucho gusto se la recibo. Insisto, ¿cuál va a ser el tono de este Debate? Van a ser argumentos técnicos o descalificativos personales que no cumplen el propósito de esa Audiencia Pública y de ser así, este espacio no tiene sentido Presidente, tenemos al Alcalde Mayor aquí sentado para que nos resuelva uno a uno los interrogantes técnicos de tres grandes proyectos de infraestructura para esta ciudad. Así que aprovechemos la presencia del Alcalde Mayor y de su equipo de trabajo, para resolver los interrogantes y darle algo que verdaderamente contribuya a la ciudad. Gracias Presidente.

Presidente:

Moción de Orden del Representante Germán Navas.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Carlos Germán Navas Talero:

Nosotros estamos citando aquí a Enrique Peñalosa Londoño, el citado es él, ¿para qué? Si alguien sabe leer aquí, que lea que dice “La moralidad administrativa y la transparencia en los procesos de contratación del sistema de transporte”. Nosotros lo traemos a usted aquí para que nos explique cuáles son las trapisondas o rectitudes en el manejo del transporte, eso es lo que queremos y es a usted al que estamos citando. Gracias.

Presidente:

Gracias. Un favor a los asistentes, está prohibido este tipo de manifestaciones, si no vamos a vernos obligados a desocupar este recinto. Les pedimos el favor no aplaudir ni hacer ese tipo de manifestaciones la ley lo ordena. Muchas gracias, continúa con el uso de la palabra el doctor Inti Asprilla.

Continúa con el uso de la palabra el honorable Representante Inti Raúl Asprilla Reyes:

Muchas gracias señor Presidente. Y vamos a hablar entonces de la técnica y vamos a demostrar en medio del Debate que ha generado tanta impaciencia por parte de algunos Representantes, cómo se recurre constantemente a una nueva falacia argumentativa que es la falacia del tecnócrata y es tratar de utilizar criterios técnicos pasando de imparcial, de estudioso, criterios técnicos con gran flexibilidad para siempre tratar de justificar decisiones que no se toman en pro del interés general sino que corresponden a, no digamos pagar sino a responder intereses de grupos económicos. Acá se trata de responder a intereses de dos grandes corporaciones a nivel internacional Volvo y Skandia.

Bueno, vamos a analizar tres políticas del Alcalde Enrique Peñalosa. Primera Transmilenio por la séptima, la segunda Metro, la tercera renovación de la flota de Transmilenio. Respecto a Transmilenio por la séptima vamos a analizar dos cosas una, la etapa precontractual cómo se ha llevado la etapa precontractual. Dos, la necesidad y la viabilidad como tal del Transmilenio por la séptima, empiezo por la etapa precontractual que ha sido objeto entre otras, de un pronunciamiento reciente por parte de la Procuraduría General de la Nación. Y yo creo que la opinión pública necesita entender de una manera más profunda, qué fue lo que pasó en el fallo de la Procuraduría General de la Nación o en la decisión de la Procuraduría General de la Nación. Usted y su administración en el afán de dejar amarrado Transmilenio por la séptima, incumplió los principios de economía, el principio de economía en contratación y la razón por la cual la Procuraduría suspende el Transmilenio por la séptima, es porque en medio de ese afán se le hizo el favor a un constructor privado de borrarle de un plumazo obligaciones que tenía de compensar a la ciudad de Bogotá, se le ahorró plata a un constructor.

El Plan Parcial del Pedregal, establecía tres obligaciones. Una, un sótano que permitiera el paso del SITP y dos estaciones una en el plan parcial que aparece como Estación de Metro Ligerero y la otra una estación de servicio público para buses. En el afán de permitir Transmilenio por la séptima, se omitió respetar ese criterio legal y técnico y por esa razón está parado el Transmilenio por la séptima. Porque en palabras no tan técnicas, pero que va a entender la ciudadanía, en el afán se le hizo el favorzaso de ahorrarle una cantidad enorme de dinero a un constructor que tenía la carga de hacer unas compensaciones a la ciudad de Bogotá. Sobre la necesidad de Transmilenio por la séptima, yo creo que gran parte de hacer este tipo de Debates es lograr resumir y hacer entendible esto que parece complejo y que siempre bajo la falacia del tecnócrata, queremos hacerle ver a los ciudadanos ojo que yo estoy por encima, ojo que yo hice grandes estudios tal vez un doctorado, y entonces por eso entiendo mucho mejor qué es lo que necesitan los bogotanos y ojo ustedes bogotanos ciudadanos, no tienen los conocimientos para tomar las decisiones, pues no, no es así.

Se ha querido vender la necesidad de Transmilenio por la séptima, diciendo primero que la séptima es un absoluto caos, mejor dicho, que no se consigue transporte, que se pasan horas y horas metidos en trancones por la séptima y además de eso, otra necesidad que sí tiene un grado de desertitud, es el problema que tienen los habitantes de la parte nororiental de Bogotá sobre todo el, digamos el sector del Codito para tener unas buenas alternativas de transporte. Primero, ya se ha dicho muchas veces que gastarse dos billones y medio, dos billones y medio de pesos, en una intervención como la que se va ser a la séptima con la cantidad de pasajeros que mueve hora sentido no se justifica. Pero entonces nos venden la necesidad o posan de estar compenetrados con los problemas de los habitantes del sector Codito, ¿sabe qué es lo que ha pasado? Que no se ha hecho nada concreto para darles alternativas de SITP, mucho mejor a los habitantes del sector Codito, eso es lo que pasa y ahí reafirmo su tesis en parte, respecto a la posibilidad de mejorar la movilidad, si se hubieran puesto empeño en hacer respetar el carril exclusivo de la séptima, pues muy seguramente el transporte andaría mucho más rápido, pero ahí sí no, ahí sí no fue posible mirar alternativas para hacer respetar ese carril exclusivo.

Lo último que se ha logrado y yo titularía este pedazo “La Paz Uribe-Santos”, y usted lo ha logrado, usted logró que el Gobierno nacional amarrara el desembolso de los dineros para el Metro elevado a la construcción del Transmilenio por la séptima claro, si se logra hacer el Metro elevado por la Caracas pues va a colapsar, va a colapsar el corredor nororiental y la única salida que habría en ese entendido, es que se tenga que construir el Transmilenio por la séptima. Esa es la necesidad, Transmilenio por la séptima y Metro Elevado o el expreso de Transmilenio como lo veremos más

adelante, se justifican en la habilidad del Alcalde Enrique Peñalosa para crear una realidad que se le acomoda a empresas que venden buses. Con esa necesidad difusa, poco cierta, sin haber hecho tampoco estudio de alternativas se van a generar un sinnúmero de afectaciones en la séptima.

Presidente:

Cinco minutos adicionales para el Representante Asprilla. Por lo que hemos discutido, se le dan los diez minutos adicionales al doctor Inti y después del doctor Navas tendrá el mismo tiempo para responder el señor Alcalde. Si perfecto, solo para que las reglas sean todas por encima de la Mesa y no haya lugar a ningún tipo de suspicacias, diez minutos adicionales para el doctor Asprilla.

Continúa con el uso de la palabra el honorable Representante Inti Raúl Asprilla Reyes:

Se generan un sinnúmero de afectaciones urbanísticas, paisajistas y de ambiente. Primero, yo sí quisiera tener claridad y abandonando un poco el tono político que le molesta a ciertos políticos, que usted nos dijera qué tipo de tecnología es la que se va aplicar en el Transmilenio por la séptima: gas, diésel, Euro 5 o si están evaluando ustedes la posibilidad seria y real teniendo en cuenta que hay deprimidos, de establecer un sistema a cero emisiones. Segundo, se va a generar lo que se conoce en términos urbanísticos como el efecto barrera, las personas van a tener que pasar de caminar 100 metros en promedio para cruzar de un lado al otro de la séptima, caminar 250 metros y el efecto barrera es cuando se rompe la continuidad visual de un entorno urbanístico, usted de un lado la séptima no va a poder ver el otro lado de la séptima y eso es feo, la Caracas es fea, no es un sitio agradable para estar es así de simple no lo es. Se va a generar, además, afectaciones a bienes de interés Distrital o Patrimonio Distrital y Nacional, dos casos concretos Parque Nacional y Museo del Chicó. El Parque Nacional sí hay uno de los sitios emblemáticos para quienes hemos vivido en esta ciudad y queremos que nuestros hijos sigan viviendo en esta ciudad es el Parque Nacional, más de 4.000 metros van a ser afectados en el Parque Nacional.

Además de esto, otra de las grandes inquietudes y es saber porque también abandonando el tono político, yo supongo entonces que van a hacer primero Transmilenio por la séptima si lo logran hacer y después harían el Metro, espero que no, creo yo que no van a hacer dos cosas que se van a hacer al mismo tiempo. Pasemos entonces al Metro, vuelvo a decirlo para que los bogotanos, los ciudadanos, la gente del común lo entienda, porque una de las tácticas conocidas y clásicas para defender intereses de corporaciones, es tratar de complicar las cosas, dos argumentos muy simples. Usted en campaña dijo, que se justificaba cambiar lo que se había avanzado de Metro Subterráneo por un Metro Elevado por dos y por un tercer argumento, los dos más fuertes el Metro Elevado es más barato y se hace más rápido. Tercer argumento, como es

más barato podremos extender aún más las líneas de Metro que se habían estudiado. Argumento del tiempo, lógica elemental, sentido común, usted analiza el factor tiempo como en el caso de Bogotá, cuando está en el escenario de una necesidad apremiante, obviamente en la ciudad de Bogotá la problemática de transporte es apremiante, ¿sabe qué es lo que pasó? Que no se va a construir más rápido, porque en los años que usted lleva como Alcalde de Bogotá, pues se hubiera podido avanzar sobre lo que ya estaba.

Entonces los tres años y medio que usted al comienzo decía que va a ser un año, pues eso demuestra que, en cuestión de tiempo, el Metro Elevado no ha sido más beneficioso. Segundo argumento, costo, con lo que se hace un kilómetro de Metro subterráneo, se hace 1.48 de Metro Elevado, ese fue el argumento, argumento que usted esbozó al comienzo de su administración con unos estudios que hizo Systra. De nuevo sentido común señores, puro sentido común, usted cómo compara, cómo pone en la misma balanza unos estudios que se hacen durante más de tres años y medio y unos estudios que se hacen en el lapso de tiempo de unos meses, eso no tiene punto de comparación. Y quisiéramos saber si dentro de esos costos del Metro Elevado, se ha evaluado dos cosas concretas, uno, precedente urbanístico en la ciudad de Bogotá cuando se genera una afectación por contaminación auditiva hay que indemnizar, segunda pista del Aeropuerto El Dorado, fallos del Consejo de Estado, orden de indemnización a la Nación por afectación de contaminación auditiva.

Segundo precedente y acá va unido al factor tiempo, en la banca multilateral hay un sistema de salvaguardas y ese sistema de salvaguardas tuvo parado incluso la construcción de la segunda pista del Aeropuerto El Dorado por qué, Porque tenían que hacerse obras de aislamiento acústico para garantizar los derechos a la intimidad de los vecinos que se iban a ver afectados por la segunda pista. Pregunta, en este caso y dentro de esos estudios, están contemplados los costos de las posibles demandas y los costos del aislamiento termoacústico que tendrá que hacerse a los vecinos que van a estar cerca del Metro y a los cuales no se les va a comprar, Eso esperamos que no los deje claro en este Debate. El otro argumento, y usted lo utilizó hace poco acá en el Congreso de la República, otra parte de la falacia del tecnócrata volver una dificultad, un argumento para servir a los intereses de mis grupos económicos amigos. Ha dicho usted con razón que en el proyecto de la administración anterior había unos problemas con la tuneladora, más o menos desde la calle 45 en adelante y dijo usted y lo dijo acá, no lo dijo acá, lo dijo en Senado, lo dijo sin sonrojarse que eso básicamente demostraba que el Proyecto de Metro Subterráneo era inviable, no señor, falso, falaz, lo que dijo los estudios es que si había una dificultad con la tuneladora tenía que hacerse la misma técnica que usted planea en el Transmilenio por la séptima

deprimido, trinchera, cava y cubre *hot and cover*, eso es lo que dijo, nunca dijo que era inviable.

Y entonces se pregunta uno, bajo el argumento de los suelos, ¿por qué sí es posible hacer deprimidos por la séptima para buses que todavía no sabemos si van a rodar con tecnologías limpias o si van a rodar a diésel y no es posible hacerlo para Metros? La ley del embudo que aplica constantemente nuestra clase dirigente, en este caso ancho para Transmilenio angosto para el Metro. Tercero, para respetar el tiempo, respecto a la renovación de la flota fase 1 y 2. Mire señor Peñalosa, nadie le pidió a usted, yo creo que eso todos los sectores políticos que lo hicieron, nadie le pidió a usted que en el corto tiempo usted garantizara que toda la flota fuera eléctrica y a cero emisiones, lo que se le dijo es que evaluara la posibilidad de abrir el camino para que, en un futuro, empezáramos a tener una flota a cero emisiones con un porcentaje grande u ojalá en su totalidad. ¿Qué fue lo que pasó ahí? Muy simple, primero la licitación tal y como se denunció en el Congreso de la República, con personas incluso del Partido que usted lo ayudó a elegir y que se han arrepentido de haberlo hecho como el Senador Lara, que además fue el que denunció el problema que había con El Pedregal, Lara lo apoyó a usted, me acuerdo que incluso le di las gracias cuando logramos que usted se saliera del Partido Alianza Verde y después en medio de su ejercicio de control político, se dio cuenta del mal que usted le estaba haciendo a la ciudad y por eso se opuso a lo que era en su momento esa renovación y a lo que está pasando con el Transmilenio por la séptima.

Presidente:

Dos minuticos y después podrá intervenir de nuevo, dos minutos para el Representante Inti Asprilla.

Continúa con el uso de la palabra el honorable Representante Inti Raúl Asprilla Reyes:

¿Qué hubiera sido lo deseable? Primero, otra vez la falacia del tecnócrata, le puse el prototipo que había de bus eléctrico tenía muchos problemas, no podía subir los puentes de la ciudad de Bogotá, ah, pero sí vimos buses eléctricos que suben la línea, se puede subir la línea, los buses eléctricos pueden subir la línea, pero no pueden subir los puentes de la ciudad de Bogotá. Lo deseable hubiera sido, que usted estableciera un porcentaje y no me va a decir usted acá sin sonrojarse que eso atenta contra la libre competencia porque no es así, es mentira, es falso. Si hay una parte del mundo donde se respeta la libre competencia, es en Europa y ahí hay buses eléctricos, entonces no me diga eso. Entonces, lo deseable es que usted hubiera actuando de manera diligente y responsable, teniendo en cuenta que existe una cosa que se llama el calentamiento global, no sé si usted también hace parte de los negacionistas del calentamiento global y hubiera puesto un porcentaje, y que hubiéramos abierto la puerta, el porcentaje digamos en la práctica es entre 5 y 7 y máximo 10%, era lo que se le pedía. ¿Qué fue lo que pasó, conclusión de eso? Buses

diésel, Euro 5, buses que son chatarra en otra parte del mundo porque generan cáncer, buses Euro 6 con gas y cerrada y perdido la posibilidad de tener buses con cero emisiones.

Esa es la introducción a este Debate, así como en la antigüedad se decía que todos los caminos conducían a Roma, en Bogotá desafortunadamente en materia de transporte todos los caminos conducen a Volvo. Muchas gracias.

Presidente:

Muchas gracias Representante Inti Asprilla. Tiene el uso de la palabra el Representante Germán Navas Talero por los veinte minutos iniciales, prorrogables en caso de requerirlo.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Carlos Germán Navas Talero:

Espero no requerirlos, pero sí los requiero se los pediré. Yo quiero hacer una salvedad a los que están allá, yo soy empleado de mis electores, no soy empleado del Congreso como tal, mis electores son los que me exigen que venga a decirle a este señor la verdad de lo que ellos sufren, yo no voy a complacer a nadie no ha sido mi estilo y creo que ya me conocen, mi tono de voz es conocido por todos ustedes, las interpelaciones que quieran hacérmelas siempre y cuando tengan que ver con el tema, las acepto.

Si nos ponemos a mirar con cuidado la citación de este Debate y su tema central es la moralidad administrativa y la transparencia en los procesos de contratación de los sistemas de transporte masivo de Bogotá. Si el señor Peñalosa las hubiera leído había entendido, que nosotros no somos técnicos, yo no desbarato buses, pero sí desbarató mentiras, el señor Enrique Peñalosa embolató el Cable de San Cristóbal Norte que era un sistema de transporte para solucionarle eso a las personas que viven entre la circunvalar arriba en La Calera y no lo hizo tenía otros intereses, embolató el Transmicable como lo llaman o TransmiPetro cerca a San Cristóbal Sur, también lo embolató tuvo que hacer únicamente, tuvo que hacer el de Ciudad Bolívar allá porque ya se lo habían dejado contratado, sí doctora usted ha dicho Petro, yo no voy a quitarle merito a nadie, eso es todo lo que ha hecho en materia de movilidad un Transmicable no más, lo demás se ha ido en promesas y yo recuerdo aquella canción que le cantábamos a la novia “palabras, palabras, tan sólo palabras hay entre los dos”, eso ha sido usted para Bogotá palabras, palabras, palabras no le ha cumplido nada.

El señor quiere ahoritica hacer un Transmicable, pero para dónde, Destino La Calera a un Embalse que hay ahí para hacer un parque de diversiones, que cosa tan cínica, eso es ser uno cínico. Este país, esta ciudad necesita transporte, no que le hagan parquecitos de diversiones en otros municipios con inversión que sale a costa de los presupuestos de los bogotanos porque se va a ser doctor, en La Calera que no es Bogotá dentro de, no recuerdo

cómo se llama el Parque San Rafael, hombre yo tengo entendido que eso ya no es Bogotá, eso ya es La Calera, pero él se satisface regalándole a los municipios cercanos dinero, yo les hago en Funza la terminal del metro, qué tipo tan generoso con la plata de los demás. Yo quiero averiguar y a ver si me lo puede contestar cuando le llegue la hora de la palabra. ¿Por qué usted se gastó ciento cuarenta y cuatro millones trescientos dieciséis mil seiscientos cuarenta y cuatro en cuarenta y cuatro viajes al exterior? Ay que uno de ustedes se vaya de aquí a Panamá, un solo día con un viatico para ver cómo le caen encima, el señor hizo cuarenta y cuatro viajes y hasta ahora donde ha denunciado son ciento cuarenta y cuatro millones en tiqueticos. Ustedes creen que en una ciudad como Bogotá se justifica que en esa forma se tiren su plata, so pretexto de tengo que ir a estudiar sistemas de transportes, porque ese es el pretexto, va a estudiar sistemas de transporte, cuarenta y cuatro viajes Juanita Goebertus, más de lo que usted ha hecho en su vida como turista por sus tierras, de sus antepasados.

Entonces, empatamos, yo llevo ciento catorce países, aquí se nos dice, qué dura más si dura más esta cosa que llaman, esos dos buses pegados que le pusieron el rimbombante nombre de Transmilenio, para indicar que era el paso de un Siglo a otro, nombrecito inventado por el señor Peñalosa. ¿Cuánto dura un chécher de esos? Su carrocería no dura más de diez años y tienen que cambiarlo, ¿ustedes saben cuánto dura un vagón de Metro? Yo tuve oportunidad de montar hace un año por última vez en el de la línea número uno en Buenos Aires, que había sido con el cual se había inaugurado la línea del Metro en 1911, cuando todavía Colombia no había tenido la desgracia de tener un Alcalde como este. Allá en 1911, ya se estaba haciendo un Metro y aquí apenas se está pensando en hacer un Metro. Hay que mirar y la administración había intentado ocultar algo que salió a la luz ayer, y es el hacinamiento del 77% en servicio de urgencias nivel 1 y 2 hasta allá llegó el desgüeño, ya ni los niños tienen atención médica en Bogotá, obra del excelente Gobierno de Enrique Peñalosa, ayer vi ese dato y quedé aterrado. La Personería está investigando, esperamos que esta sí haga algo, porque la Contraloría es de un íntimo amigo suyo un tal Granados, que estuvo en Boyacá y tiene más enredos que el carguito ese de las costureras.

Usted en 1998 y palabras de Samper, usted engañó a Samper, dijo Samper, porque usted cogió la plata del Metro y se la tiró en Transmilenio, usted recuerda que en el 98 yo le hice un Debate al cual usted no quería venir, y tuve que ir a la Corte para que lo hicieran traer, yo ya tenía ese dato y el señor engatusó al Presidente y le cambió la destinación de lo que era para un Metro y no es mentira doctor, averigüen, la plata que estaba destinada en la Nación para el Metro, él la montó o la metió en el negocio que él ha tenido siempre con su hermanito, el de Transmilenio, ay que unos señores muy conocidos de la política colombiana que manejan el aseo y Transmilenio y todo. Es esa troncal de Transmilenio

por la carrera séptima, para mí como bogotano es una ofensa, como sería para cualquier valluno que le rompieran la Plaza de Caicedo o para un pereirano que le pavimentaran el río Otún, para mí como bogotano eso es lo que este individuo quiere hacer con la carrera séptima, acabar con nuestra vía emblemática, aquella en la cual transcurrió nuestra infancia donde caminábamos, por ahí pasaba el tranvía, íbamos caminando hasta el Lago Gaitán, todo eso era factible cuando Peñalosa no había nacido, ya el nació y el mundo cambió para mal de Bogotá.

Ahora, no entiendo por qué se insiste en traer buses diésel para la nueva flota de Transmilenio, si quienes hemos tenido oportunidad de estar fuera de Bogotá en otras ciudades, existen hoy en día transportes que no usan el diésel. Yo estuve ahoritica en Tallín y vi que en Tallín que es la capital de Estonia, estuve hace quince días allá, usan el sistema eléctrico para casi todo y yo digo por qué es una nación pequeña como es Tallín muy bonita y mejor conservada que esta, no tiene el Alcalde que tenemos, ellos tienen ya y yo digo y ¿por qué ellos tuvieron y nosotros no? Yo me pregunto, entre las cosas que hemos criticado para a quien no le guste este Debate, es que él tuvo el desatino de nombrar en una Junta Directiva a su primo hermano o digo mentiras Alcalde. Y cuando yo comencé a averiguar qué hacía este primo hermano ahí, entonces el señor renunció, estaba en la Empresa de Teléfonos de Bogotá, en la Junta Directiva él, su primo hermano para qué, Porque en ese momento que estaba, iban a venderla y el necesitaba meter una cuña que apretara y qué mejor para apretar que la familia de él ahí está, el señor Archila, que ahoritica es Alto Comisionado de no sé qué cosa, de la Paz y resulta que los Altos Comisionados siempre son bajitos.

De manera que si usted mide más de 1.70 no aspire a ser Alto Comisionado, su negocio con la Van der Hammen doctor, a donde aspira llevar usted un Transmilenio hasta allá, hasta la doscientos y pico, es un buen negocio de tierras para muchos compañeros de trabajo de usted que tienen tierrita allá y que lógicamente se les va a valorizar, eso es lo que nos muestran a Bogotá, ese es el mejor Alcalde de la capital de la República del mundo, porque es que la capital de la República no es esta, según él esto es lo último, vea pobres barranquilleros, ustedes deberían de pedirnos a nosotros, que les endosemos el Alcalde que tenemos. ¿La inseguridad a dónde llegó?, ¿a dónde llegó la inseguridad? Esto está invivible. Miren una vez yo iba para Sudáfrica y al llegar allá a la capital Johannesburgo tomamos un taxi, el taxista hablaba castellano y nos dijo vea, las tres ciudades más peligrosas del mundo son Sao Paulo, Johannesburgo y Bogotá, le dije no se preocupe yo vengo de las dos, vengo de Sao Paulo y vengo de Bogotá, pero me lo advirtió el taxista, qué fama que tenemos nosotros no, pero desde que él llegó todo esto cambió.

Aquí hay otra sinvergüencería que se ha mantenido oculta gracias al recurso de la gaveta

que se inventó el Fiscal General y si ustedes recuerdan, yo se lo dije aquí en su cara al Fiscal General, el recurso de la gaveta. Le comentaba yo, que yo aprendí en la universidad Triana que existe el recurso de apelación, reposición, súplica, casación, pero no conocía el recurso de la gaveta. El recurso de la gaveta es muy sencillo, eso viene desde la época de Iguarán, la investigación se coge y se guarda y esperamos que pase el tiempo, por eso la investigación contra el señor por denuncia que se le formulara por prevaricato en el caso de las vigencias futuras, lo tienen en archivo provisional, pero es que somos muy buenos amigos con Néstor Humberto. Entonces Néstor Humberto me puede ayudar, me puede ayudar no nos digamos mentiras a mantener eso quietecito, es que esos negocios que se mueven tanto me incomodan. Entonces allá en la gaveta ahí descansan y terminan cieguitos y prescritos los procesos como otro que tuve yo, que fue de grata recordación de los colombianos.

Esa recuperación del Bronx fue vergonzosa, el maltrato contra el ser humano, les importa un pepino el ser humano, nos interesa la gasolina, nos interesa el cemento, se achican las vías para hacer ciclorrutas, no buscando otras soluciones. Ustedes no saben que Bogotá en los últimos años especialmente desde que él fue Alcalde, no ha tenido una sola ampliación de vías, todo ha sido angostamiento quienes transitamos por la Carrera 11, hemos visto lo que han hecho que la fueron angostando, la fueran angostando por qué, Porque si yo angosto y dificulto te obligo a ti Juanita a montar en el servicio de bus, te invito a subirme ¿a dónde? A mí negocio y ¿cuál es mi negocio? Transmilenio con unos señores Velilla y otros ahí está la lista de los dueños de eso, si he dicho alguna mentira que se pare alguien y me contradiga. Claro que aquí están otros de los genios de él, el señor Bocarejo, el de los semáforos inteligentes y tengo entendido que la Procuraduría lo está investigando a usted señor, por una falsedad y usted me tuteló a mí y el juez le dijo no tutela, el ciudadano tiene derecho a criticarlo a usted, porque ahora son no criticables, yo simplemente en mis Twitter hice unas mofas de ustedes, de lo que usted estaba haciendo y me tuteló, pero el juez dijo no, apeló y tampoco, porque es que si un ciudadano, si ustedes como ciudadanos no tienen derecho a criticar al Alcalde o al Secretario de Movilidad diciendo mire, es un bárbaro porque es que ya ustedes lo están persiguiendo, lo están ofendiendo, le están quitando su buen nombre.

Me ha entutelado, señor Bocarejo, usted ya lo debe saber no le ha prosperado, pero siga tutelando y yo seguiré contestando. ¿Qué me dicen ustedes de esta ciudad con las valorizaciones y valorizaciones, para qué, a dónde va a parar la plata de nuestras valorizaciones Triana? Por fortuna usted no paga valorización en Bogotá porque con esa plática de pronto él consigue un nuevo tiquete para ir a Vicinia, tengo entendido que tiene curiosidad y es más les cuento, según dijeron los medios de comunicación a él le hicieron una invitación a Singapur para que fuera y se la cancelaron y sin embargo a pesar de

que se la cancelaron se fue para allá o no, y se quedó de vacaciones gracias doctora, se quedó de vacaciones y el tiquete había salido de plata del impuesto que tu pagaste Triana, de ahí había salido el tiquete del señor o es que tiene una oficina de beneficencia para sacar sus propios tiquetes?

Ahora, ¿cuál es el negocio de él con los parqueaderos? Si yo logro que todo el mundo meta su carro a los parqueaderos, estoy favoreciendo a mis amigos que oportunamente invirtieron hace unos años en parqueaderos. Porque hace unos años cuando el señor resolvió de un día para otro dejar de parqueadero, le avisó a muchos amigos de él, hombre inviertan en parqueaderos que esto va a ser un buen negocio, por eso desaparecieron los parqueaderos Gar, todos esos parqueaderos chiquitos desaparecieron y aparecieron monstruos con nombres internacionales, porque fueron empujados a invertir en eso que es un excelente negocio y ahí en la 100 todavía estamos pagando doctor Losada y averígueme usted, estamos pagando la construcción de parqueaderos subterráneos con plata de nosotros para beneficio de terceros y ese odio contra el vehículo particular, es porque me dicen...

Presidente:

Tiene la Moción el Representante Óscar Villamizar.

La Presidencia concede el uso de la palabra al Honorable Representante Óscar Leonardo Villamizar Meneses:

Doctor Navas, yo siempre he tenido un respeto enorme por usted y por los argumentos que esgrime aquí en esta Comisión y en Plenaria, pero hoy veo que todos los argumentos se basan en si el doctor Peñalosa tiene amigos o no tiene amigos. Hombre yo creo que acá cualquiera puede ser amigo de cualquier persona que quiera, pero yo le he pedido que con respeto no hagamos aseveraciones de las cuales ni siquiera usted tiene pruebas porque si las tiene, lo invito a que vaya a la Fiscalía y denuncie lo que está diciendo. Gracias Presidente.

Presidente:

Gracias doctor Villamizar. Continúa y se le añadirá el tiempo al final doctor Navas.

Continúa con el uso de la palabra el Honorable Representante Carlos Germán Navas Talero:

No se preocupe doctor, que cuando he encontrado delitos los he denunciado, pero usted no escuchó bien es que el problema de la gaveta es el que prima ahí, el recurso de la gaveta en las denuncias que yo he puesto han terminado en la gaveta. Yo a él lo denuncié hace veinte años también doctor y denuncié a su Director del IDU también lo denuncié y a la Secretaría de Tránsito, él se salvó y pagaron el pato los otros, no me rete a que diga verdades porque nunca digo mentiras. Que yo por no empapar a gente con no, no doy nombres, pero si es el caso y tengo que decirlo lo digo, no le tengo miedo, no tengo miedo ni a ustedes, ni a la verdad.

Yo vine aquí a hacer una crítica a la corrupción del sistema en Bogotá y ninguno de ustedes me va a callar porque el sistema de Gobierno de Bogotá está corrompido y no lo he dicho yo, lo dice el ciudadano, lo dice el que monta el Transmilenio, todos lo dicen, no es invento mío.

Ahora, usted tiene todas las posibilidades señor Peñalosa de contestarme y decirme que soy un mentiroso y tendrá el placer de decirme mentiroso, así como yo tuve el placer de ver cómo en Nueva Delhi desbarataban un Transmilenio para hacer un Metro, eso sí fue un placer para mí y usted no me quiso acompañar a Nueva Delhi se quedó en otra parte, ¿recuerda? Pero no fue a ver la tumbada del Transmilenio y yo lo estaba invitando a eso. Por ahora dejo así porque quiero escuchar las respuestas de él, si alguien se disgustó por lo que dije, me excusan, pero lo volvería a hacer si tocara. Gracias.

Presidente:

Doctor Navas, vamos por lo acordado a darle la posibilidad al señor Alcalde Mayor de Bogotá para hablar hasta el mismo tiempo del que hablaron los dos Representantes citantes. En ese orden de ideas señor Alcalde, tiene usted hasta cincuenta y cinco minutos que fue lo que tengo anotado acá, hablaron ellos dos. Entonces empezamos con cuarenta minutos, prorrogables hasta los cincuenta y cinco minutos que hicieron uso los dos Representantes citantes. Por favor señores de cabina los cuarenta minutos iniciales para el señor Alcalde Mayor de Bogotá.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Enrique Peñalosa Londoño, Alcalde Mayor de Bogotá:

Muchas gracias señor Presidente. Me dará mucho gusto contestar y explicar algunos de los temas, no voy a hacer referencia a la cantidad de mentiras y sugerencias calumniosas que se hicieron aquí, pero por ejemplo solo para ilustrarles algo que según es muy llamativo que no tiene nada que ver con el tema, sobre los viajes al exterior no, quiero señalarle que a la misma fecha el exalcalde Petro, había hecho veintisiete viajes y yo no hice los cuarenta y cuatro que afirma falsamente el Representante Navas, sino diecinueve. Entonces, Petro hizo veintisiete y Peñalosa diecinueve, en los cuarenta y cuatro viajes a que hace referencia están incluidos los viajes a seminarios en Anapoima o en Paipa, a acciones de trabajo o a reuniones como una que tendremos, por ejemplo, la semana entrante en Pasto con Asocapitales, pero es simplemente para señalar una de muchas inexactitudes por ponerlo de manera amable.

Nosotros, cuando llegamos efectivamente encontramos un Transmicable contratado, pero estaba absolutamente en cero, tocó hacerle toda clase de ajustes a los diseños, hicimos una ejecución impecable, se compraron los predios, se cambiaron los diseños para que conectara con la estación Transmilenio y estamos haciendo inversiones complementarias que son todavía más valiosas que

lo que costó el Transmicable como toda clase de mejoras en Ciudad Bolívar, un Supercade, etc., en Manitas, unas plataformas, unos parques en la parte alta en Paraíso espectaculares en fin, que realmente tenga un impacto transformador en Ciudad Bolívar y está siendo operado impecablemente. Y también, por ejemplo, estamos construyendo un Centro Felicidad en El Tunal con piscinas olímpicas, etc., a donde los que lleguen en Transmicable de Ciudad Bolívar van a poder pasar por un puente peatonal directamente a este Centro Felicidad. Hay muchas obras que hemos contratado que desafortunadamente solamente se irán viendo próximamente, por ejemplo la Avenida Tintal, crucial para el suroccidente, son trece kilómetros de una vía de seis carriles con aceras, con ciclorrutas que implica demoler más de mil quinientas edificaciones que va a atravesar todo Bosa y todo Kennedy, que va a transformar la movilidad en esos sectores, los más embotellados de la ciudad de Bogotá, es como ir de la Plaza de Bolívar de aquí desde el Congreso hasta la 134 aproximadamente.

Nosotros, desafortunadamente encontramos por ejemplo en mi primera alcaldía había comprado muchos predios para hacer la ALO, el único Alcalde que ha comprado predios para la ALO y desafortunadamente en la alcaldía pasada no solamente no se hizo nada, sino que se invadieron prácticamente se promovió la invasión de predios y ha sido un esfuerzo gigantesco quitar estas invasiones en el Occidente de Kennedy, que sin embargo vamos a lograr hacer a tiempo y vamos a dejar contratada toda la ALO Sur desde Soacha hasta la Calle 13, así como dejar todos los diseños contratados. Pero simplemente es para ver que no solamente no se hizo nada, sino que se organizó, se cohonestó las invasiones en Vereditas y en Palmitas lo que ha sido un problema monumental para destrabar el tema de la ALO Sur. Pero también voy a hacer referencia a una serie de otros temas, por ejemplo, aquí se critica mucho Transmilenio, todos atacan Transmilenio, el mismo exalcalde Petro es bastante contradictorio a veces cuando habla porque dice que Transmilenio es muy malo, por un lado, pero por otro lado se queja de que por qué no hicimos el Transmilenio en la Boyacá que él dejó contratado.

Entonces, sí es tan malo, aquí por ejemplo hay algunos amigos muy cercanos del Alcalde Mockus, el Alcalde Mockus construyó varias troncales de Transmilenio también, construyó la Troncal Avenida Suba, la Troncal NQS, etc., todos los alcaldes que ha habido después de que estuve yo en la primera alcaldía, han construido y empleado Transmilenio. Entonces aquí hay algunas Representantes muy amigas del Alcalde Mockus, que sería bueno que nos contarán si les parece buenas las troncales que hizo el Alcalde Mockus en la Avenida Suba, en la NQS etc. Posteriormente llegó el alcalde Lucho Garzón, también contrató La Troncal Carrera Décima y la 26, y diseñó y diseñó como haré referencia más tarde, La Troncal Décima-séptima, el diseño de La Troncal Séptima viene no

de nosotros sino de la Alcaldía de Lucho Garzón, aún el Alcalde Samuel Moreno también contrató expansiones de Transmilenio, el Transmilenio a Soacha y también el Transmilenio en la Calle Sexta y como digo yo el Alcalde Petro, también dejó el estudio, el diseño.

Presidente:

Discúlpeme señor Alcalde. Representante antes de darle la Moción de Orden, ya se la voy a dar Representante, pero a nadie interrumpieron acá en el Debate pasado, le pedimos el favor si tiene, acá está anotada para que usted intervenga después. Tiene la Moción de Orden, pero les pido el favor que guardemos la compostura y dejemos que el Alcalde haga su intervención y después todos quienes quieran hablar, tendrán acá espacio para hacerlo. Moción de Orden, dos minutos para la Representante Ángela María Robledo.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la honorable Representante Ángela María Robledo Gómez:

Gracias señor Presidente. Doctor Peñalosa usted llegó a la Alcaldía y se va de la Alcaldía hablando de Gustavo Petro, sería muy importante que estuviera aquí Gustavo Petro para que pudiera contestarle, es la invitación que hago, que pueda venir porque es que usted llegó y no ha terminado con el espejo retrovisor, sigue hablando de Gustavo Petro.

Presidente:

Un segundo, guardemos la compostura, un segundo Representantes. Lo primero para todos, para que lo tengamos claro, la Moción de Orden dice específicamente no poder referirse al fondo del asunto del Debate. Segundo, el Senador Petro tiene acá espacio para hablar en el mismo tiempo que cualquier otro Congresista de esta Comisión ni más, ni menos, él está en su libertad de venir o no hacerlo, no se le está impidiendo el Debate a nadie, pero por favor las Mociones de Orden no pueden hacer referencia al Debate de fondo, todos quienes quieran hablar se pueden inscribir y lo harán de la manera libre y con el tiempo acordado. Moción de Orden de la Representante Margarita Restrepo.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la Honorable Representante Margarita María Restrepo Arango:

Muchísimas gracias Presidente. Yo sí quiero aclarar que cuando el señor Petro era Alcalde de Bogotá, muchas veces fue citado a Control Político y solo asistió una vez y vino, habló se paró y se fue en Cámara de Representantes, nadie intervino, nadie objetó, nadie dijo nada. Entonces, en su momento no lo hizo, yo valoro infinitamente su gallardía Alcalde el venir aquí y estar dándonos este espacio.

Presidente:

Doctor Nilton Córdoba tiene el uso de la palabra. Antes para los asistentes que continúan haciendo manifestaciones, me permito leer el artículo 76 de la Ley 5ª: El público que asistiere a las Sesiones,

guardará compostura y silencio. Toda clase de aplausos o vociferaciones le está prohibida. Cuando se percibiere desorden o ruido en las barras o en los corredores, el Presidente podrá, según las circunstancias: Dar la orden para que se guarde silencio, la segunda vez que lo hacemos o mandar salir a los perturbadores o mandar a despejar las barras. Este es el último aviso para quienes nos acompañan en la Sesión, de por favor obedecer a la Ley 5ª. Moción de Orden doctor Nilton Córdoba.

La Presidencia concede el uso de la palabra al Honorable Representante Nilton Córdoba Manyoma:

Gracias Presidente. No, yo quiero primero saludar a todos los compañeros, por supuesto a los medios de comunicación y a quienes nos acompañan en la Comisión Primera. Yo quiero de verdad pedirle a todos los asistentes, a los Representantes a la Cámara mejor, que guardemos compostura, el Alcalde a quien no le tengo ningún tipo digamos de afinidad, escuchó prudentemente las intervenciones de los Citantes. Entonces, yo creo que debemos escucharlo a él y posteriormente nosotros podamos intervenir si es del caso. Entonces, yo les quiero pedir a todos de verdad que hagamos de este Debate algo importante para Bogotá y para el país, porque Bogotá es la casa de todos los colombianos, pero que no vengamos aquí a tratar de impedir que las demás personas o quien tenga el uso de la palabra, pueda expresarse como lo debe hacer. Muchas gracias Presidente.

Presidente:

Gracias. La ley también me ordena conceder la Moción de Orden de manera inmediata. Una Moción de Orden Representante Tamayo.

La Presidencia concede el uso de la palabra al Honorable Representante Jorge Eliécer Tamayo Marulanda:

Presidente, es simplemente para lo siguiente. Si de pronto, es que yo pienso que usted está percibiendo algo que no es. Yo el ruido lo escucho en nuestros colegas respetuosamente no en las barras, me entiende. Yo estoy escuchando las barras calladas, lo que estoy es escuchando el ruido entre nosotros mismos, charlando entre nosotros. Gracias Presidente.

Presidente:

Adicionalmente desde acá lo percibimos, lo hemos advertido dos veces y ya pues se procedió a leer el artículo 76. Continúa con el uso de la palabra el Alcalde Mayor de Bogotá, el doctor Enrique Peñalosa.

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

Gracias Presidente. Simplemente es inevitable para explicar la situación en que estamos, qué estamos haciendo, explicar cuáles son los antecedentes. Vuelvo a repetir que todos los Alcaldes previos, todos después de que creamos Transmilenio han

expandido Transmilenio, incluyendo al Alcalde Petro que dejó una troncal contratada que tenía problemas de diseño y tocó posponer, pero todos. Y también para terminar algunas de estas sugerencias calumniosas, vale la pena señalar que el Alcalde que más buses Volvo ha comprado en la historia es Gustavo Petro que compró seiscientos setenta buses Volvo. Pero voy a hacer una referencia al tema de los buses nuevos, primero hacer una referencia al tema de los buses nuevos, segundo al tema del Metro, y tercero al tema de la Troncal Séptima que han sido los temas fundamentales. Entonces, vale la pena también señalar que aquí obviamente en este momento tenemos buses contaminantes, claro que tenemos buses contaminantes circulando en Bogotá, no porque sean diésel necesariamente, porque digamos todos los buses que hay hoy en Nueva York circulando o en Berlín, no la mayoría, todos los buses que hay circulando en Berlín o en Nueva York, son diésel todos, pero entonces dejemos estos mitos y estos sueños.

Pero lo que es grave es que estos son buses que tienen hoy, hay buses que están circulando que tienen más de 1.400.000 kilómetros, estos buses es decir es una distancia que equivale a más de tres veces la distancia de la tierra a la luna, y por qué están estos buses circulando obviamente que contaminan, que se varan etc. Porque el Alcalde Petro en la administración pasada en lugar de haber hecho una licitación para comprar buses nuevos, lo que hizo fue prorrogarle, prorrogarle a los operadores de Transmilenio los contratos, lo que obviamente fue un negocio excelente para estos operadores no, y por eso nosotros tuvimos que recibir esos buses viejos y adelantar un proceso de una licitación que va a permitir que en los próximos meses van a llegar unos buses nuevos a Bogotá.

Ahora bien, un problema grave que había para hacer esta licitación, es que como nosotros recibimos un Sistema SITP completamente quebrado, absolutamente quebrado con amenazas de que iba a suspender el servicio todos los días, pues no había bancabilidad, los mismos accionistas del SITP, creado y organizado por administraciones pasadas con problemas complicados de diseño, eran los mismos accionistas, los mismos operadores que Transmilenio. Entonces, los bancos no iban a prestarle un solo centavo a estos operadores para comprar nuevos buses de Transmilenio, cuando les estaban debiendo como accionistas del SITP, estaban debiendo más de dos y medio billones de pesos. Entonces, fue necesario crear un mecanismo muy complejo para la licitación que implicaba que los que compran los buses son distintos de los que los operan, para que así hubiera posibilidad de financiar el Sistema. No vale la pena entrar en este momento en ese tema, pero lo que sí vale la pena señalar es lo siguiente; aquí van a salir mil ciento sesenta y dos buses Euro 2 y Euro 3, no, y van a llegar mil cuatrocientos cuarenta y un buses Euro 5 y Euro 6. Euro 6 es el estándar máximo, Euro 6 es solamente eléctrico y gas, gas y eléctrico

son cero emisiones, son exactamente iguales en el rango el gas y eléctrico, más aun ambientalmente los de gas tienen muchas ventajas porque no tienen el problema de disposición de las baterías, esas baterías que son altamente contaminantes no las tienen los de gas.

Los buses que llegan son setecientos cuarenta y uno Euro 6 a gas y setecientos Euro 5 con filtro diésel, ¿qué pasa? Aquí se afirmaba que es que en Europa hay muchos buses eléctricos y que ahí hay competencia, lo que pasa es que los buses que hay en Europa Representante son distintos, son buses pequeños, son buses pequeños de un solo cuerpo y de plataforma baja, en ese modelo sí hay muchos proveedores de buses. En el mundo hoy no hay ningún proveedor de buses eléctricos de plataforma alta articulados y biarticulados, que son los que usa Transmilenio y había solo una empresa, una sola que es B&D de China que decía que, aunque no tenía esos buses los podía comenzar a producir para Bogotá, los podía. Entonces había solo había una empresa en la licitación, entonces cualquier tipo de decisión como la que sugiere el Representante de decir, tiene que haber un porcentaje muy alto de buses eléctricos o bajo o cualquier porcentaje, era entregarle a dedo un contrato de cientos de millones de dólares a una empresa a dedo, lo que obviamente es altamente inconveniente. Entonces ¿qué es lo que hicimos nosotros? Lo que hicimos nosotros fue, darle cuatrocientos puntos de ventaja a los buses Euro 6, que insisto en el rango internacional los Euro 6 de gas que tienen cero emisiones y los eléctricos, son exactamente iguales de convenientes para el medio ambiente en una ciudad.

Y resulta que, en la primera fase, en la primera etapa de los que tenían que ser entregados más rápido, nosotros obviamente teníamos una urgencia y buses que están imagínense un bus de 1.400.000 kilómetros no podíamos esperar un año o más para la entrega. Entonces, en esa primera fase los de gas y los eléctricos no estuvieron listos y no pudieron competir en esa primera fase y por eso en esa primera fase ganaron los de diésel Euro 5 con filtro que son muy, muy limpios, son mucho más limpios que las flotas que hay hoy en la mayoría de las ciudades europeas, pero en la segunda fase era tan enorme la ventaja en puntos que le dimos a los Euro 6, es decir a los de gas y a los eléctricos, que los de diésel ni siquiera se presentaron, ni siquiera se presentaron porque no tenían ninguna posibilidad de ganar, porque se había asignado tantos puntos a los eléctricos y a los de gas. Ahora bien, ¿qué por qué no dijimos que tenían que ser exclusivamente eléctricos? Primero porque ambos son igualmente limpios, cero emisiones, y segundo porque no le podíamos dar a dedo así algunos quisieran, así algunos quisieran, darle a dedo un contrato a una sola empresa. Entonces, los que le ganaron a los eléctricos no fueron los diésel, los que le ganaron a los eléctricos fueron los buses a gas, es así como la mayoría de la flota que llega, es una flota de buses Euro 6 a gas.

En los próximos meses ya seguramente que vamos a hacer un proceso de adquisición de buses ya pequeños para el SITP y demás y esos sí se encuentran mucho más fácilmente en el mercado y esos sí seguramente serán totalmente eléctricos los que se vayan a adquirir. Ahora bien, también vale la pena señalar que con estos buses nuevos hay otras ventajas, se aumentan en ciento cuarenta mil los cupos adicionales en el Sistema Transmilenio, lo que mejora la comodidad de los ciudadanos, ciento cuarenta mil puestos nuevos en los buses. Y también, obviamente para hacer este cambio de los buses, que vale la pena recordar que estamos pasando de unos buses que eran mayoritariamente articulados, ahora casi la gran mayoría son biarticulados, tienen más capacidad, eso implicaba hacer una cantidad de inversiones complementarias en estaciones, en patios etc., no era simplemente salir a hacer una licitación, entonces eso es un proceso muy importante. Incluso, por ejemplo, algo que vale la pena señalar es que las sillas ahora en el Sistema de Transmilenio serán sillas laterales, que son mucho mejores para la seguridad, porque los ciudadanos no tienen nadie detrás, además están viendo a los que están de pie al frente y además se genera un espacio mayor en el corredor sin disminuir sino en una cosa mínima el número de sillas, lo que hace más fácil circular a lo largo de los buses.

Entonces, también vale la pena recordar que más allá de los mitos cuando Transmilenio de lejos no es lo que genera la contaminación en Bogotá, con estos buses nuevos Transmilenio solamente va a generar el 0.35% de las emisiones de partículas, ni siquiera un medio por ciento, 0,35% de las emisiones que hay en Bogotá. Yo quiero también terminar, aquí hablar para terminar este punto, hacer referencia a estas sugerencias calumniosas de Volvo y demás, yo quiero contarles a ustedes, imagínense ustedes, que ustedes son aficionados tal vez o les gusta mucho el tema del control de la natalidad, qué quieren que no haya niños no deseados que nazcan. Entonces ustedes colaboran por ejemplo en una ONG que promueve el control de la natalidad, esta ONG que promueve el control de la natalidad recibe un aporte, aportes que son del 0.35%, el menos del medio por ciento de una productora de medicamentos para el control de natalidad, de píldoras anticonceptivas. Y entonces resulta esta entidad, esta ONG por supuesto jamás me ha vendido ese medicamento, ni lo promueve, ni ha ganado una comisión por eso y entonces a ustedes los acusan de que es que tienen un negocio de vender píldoras anticonceptivas, pues este es exactamente el tema que ocurrió, a mí siempre me ha apasionado este tema de la movilidad y claramente los Sistemas tipo Transmilenio, no solamente creo yo que son la mejor solución para ciudades grandes especialmente del mundo en desarrollo como Bogotá, sino que son la única solución así hagamos una, dos, tres o cinco líneas de Metro.

Entonces, yo estuve en la Junta Directiva de una ONG en Nueva York, fui Presidente de esa

Junta que promueve el transporte sustentable en todo el mundo en India, en China, en Indonesia, en Argentina, en México etc., y resulta que esta empresa Volvo donó en algunas ocasiones o hizo unas donaciones que no llegaron a representar ni siquiera es 0,35%, ni siquiera el 0,35% de los ingresos que recibía esta ONG, sobra decir que esta ONG nunca vendió un bus, nunca recibía una comisión, ni yo tampoco, pero ese es el tipo de sugerencias calumniosas, caricaturescas, falsas en las son especialistas algunos.

Pero pasemos a temas más técnicos, el tema Metro ¿qué pasó con el tema Metro? Aquí contrario a lo que dicen algunos, no es que haya, Peñalosa, decidido hacer un Metro de un tipo o de otro, aquí estamos en un país serio, aquí estamos hablando de que no hay ningún Alcalde que tenga la posibilidad de tomar decisiones de cómo son las características técnicas de una inversión, que es la inversión más grande de la historia en Colombia posiblemente, que es una inversión como de cuatro mil y pico millones de dólares. Entonces, y además no sólo a recordar algo, que el Gobierno Nacional es el accionista mayoritario en el Metro, es el Gobierno Nacional, entonces no es que el Alcalde llega y dice contra todos los estudios de los ingenieros y demás se hace esto o lo otro, sería realmente un país poco serio felizmente no lo es, aquí todas las decisiones que se tomaron, se tomaron con base en estudios técnicos. ¿Qué pasó? Primero que todo, acá se hizo un estudio hace mucho tiempo de cuál debía ser el corredor, el corredor por dónde debería ir el Metro, eso fue un estudio que se hizo en la administración Moreno, se contrató cuál es el corredor y en ese estudio dio lo mismo que han dado todos los estudios, que debía venir del Suroccidente al Centro y del Centro al Norte por el Oriente. Pues tan es así, que contrario a lo que ha dicho entre otras el Expresidente Samper tan cercano al Representante que lo cita, que no fuimos nosotros los que no hicimos el Metro, fue el Gobierno Nacional de esa época el que nos puso conejo, y no le dio la plata para el Metro a Bogotá que nosotros queríamos hacer el Metro.

Felizmente, paralelamente al Metro estábamos avanzando con el proyecto Transmilenio. Pero qué pasa, posteriormente el Alcalde Petro contrata un estudio que debía diseñar ya no dentro del corredor muy amplio, sino la ruta exacta del Metro y el diseño del Metro, pero ahí hubo una decisión que fue absolutamente antitécnica falta de todo criterio técnico, porque fue el que una persona sin hacer ningún estudio, definió por dónde debía ir el Metro y que debía ser subterráneo, sin ningún estudio. ¿Qué fue lo que pasó? El IDU de la Administración Petro dijo, definan señores contrató el estudio, definan señores por dónde debe ir el Metro y diseñenlo, pero aquí vienen las dos frasecitas, pero no vayan a utilizar, no pueden utilizar para diseñar esa ruta del Metro, ninguna de las rutas donde hoy opera Transmilenio o dónde está programado Transmilenio.

Esa frasecita de un funcionario X del IDU, definió todo porque obviamente si el diseño no podía ir por donde estuviera Transmilenio, pues no o por dónde estuviera programado Transmilenio, no podía ir por la Caracas, ni por la NQS, ni por la Séptima. Y entonces la única vía que quedaba libre para ir de Norte a Sur era la 13 y la 11, y entonces eso lo definió un funcionario del IDU en los términos de referencia, eso no fue ningún estudio nada, y al definir que debía ser la 13 o la 11, de entrada, también lo que definía era que tenía que ser subterráneo, porque obviamente no era posible que se hiciera un Metro elevado por la 13 y la 11.

Entonces, cuando se hizo ese diseño entonces de la Alcaldía Petro con base en esas restricciones, encontraron muchos problemas. Inicialmente, habían soñado que llegara a la 127, pero como vieron que no daba la plata que el Gobierno nacional le había asignado a Bogotá, entonces decidieron recortarlo a la 100, que llegara a la 100. Yo no sé ustedes que conocen Bogotá imagínense un metro que llegara a las 100 con 11, ¿con qué conectaba? Absolutamente con nada.

Aquí también había una pequeña imprecisión que se hizo; el estudio lo que decía también era, son tan malos los suelos en el norte de Bogotá como lo señalaba el Representante, que de la 42 al norte no se puede usar tuneladora, sino que tiene que hacerse abriendo un hueco. A diferencia de lo dice el Representante es muy distinto de lo que es el hueco del paso subterráneo del Transmilenio a la 72, que tiene unos diez, doce metros; aquí de lo que estamos hablando es de un hueco de veintisiete metros de profundidad. Imagínense ustedes lo que es veintisiete metros de profundidad en la 13 y la 11; ustedes ven que aquí en el norte de Bogotá para hacer un edificio con estacionamientos con tres niveles, es casi imposible de lo complicado que son los suelos.

Aquí estamos hablando de hacer un edificio como de siete pisos de profundidad por la mitad de la 11 y por la mitad de la 13, y para los que también están diciendo, que es que nosotros tumbamos árboles, ese metro sí que tumbaba todos los árboles de la 11, porque había que hacer un hueco de veintisiete metros de profundidad. Entonces llegaba a la 100 con 11, que no es absolutamente ningún destino, ni conecta con nada, nada. Pero lo más grave es lo siguiente, cuando se devaluó el peso un poco en ese tiempo y se hicieron los estudios y se revisó, entonces resultó que solamente, solamente el Metro llegaría hasta la 53 con 13, con los recursos que había disponibles.

Entonces realmente, pues ellos se dieron cuenta en la Administración Petro que ese metro no funcionaba, entonces ellos contrataron un estudio de valor para revisar, para revisar cómo hacemos para que ese metro podamos hacer más metro. Lo contrataron un estudio de ingeniería de valor con Sener y entonces es bueno recordar que los que primero propusieron, los que primero propusieron el Metro elevado, el Metro elevado fue el estudio

contratado por la Administración Petro que recomendó en ese estudio de ingeniería de valor, recomendó hacer un metro elevado en todo el tramo sur, es decir desde Kennedy hasta la décima, proponía un metro elevado, ya no proponían un metro elevado en la parte de la 13 y la 11 por supuesto porque ahí era imposible como decimos, poner un metro elevado, porque eso ya lo había predefinido un funcionario del IDU sin ningún estudio.

En resumen para no demorarme más en esto y avanzar en lo que estamos, es para lo que sirvió ese estudio de la Administración Petro, fue básicamente para darse cuenta de que no había que hacer ese Metro para eso era, ese Metro de la Administración Petro nunca, nunca tuvo un análisis de beneficio-costos que diera positivo, nunca y por eso ni siquiera lo pudieron llevar a un primer Conpes, ni siquiera lo pudieron llevar a un primer Conpes porque no daba un beneficio-costos positivo, es decir era mucho más alto el costo que el beneficio que generaría, y era tan negativo ese análisis de beneficio-costos, que ni siquiera lo pudieron llevar al Conpes.

Entonces, ahí es que nosotros llegamos en esa situación, entonces en el 2016, obviamente yo sí había dicho en campaña, en campaña lo dije y así votaron los ciudadanos, que a mí me parecía que el Metro elevado era mucho más conveniente, tenía menos costos, menos riesgos de sobrecostos, era más fácil hacer más. Pero obviamente no era con la opinión mía que iba a tomarse esa decisión, era con documentos y estudios serios de expertos que se podía llegar a tomar esa decisión, pero como recordemos el accionista mayoritario es el Gobierno nacional, entonces Planeación Nacional en enero del 2016, solicitó a la Financiera de Desarrollo Nacional hacer un estudio de alternativas, ¿cómo se podía hacer con esos estudios?

Entonces, se hizo ese estudio, Systra hace un estudio solicitado por Planeación Nacional contratado no por la Alcaldía, contratado por la Financiera de Desarrollo Nacional que es una entidad que es controlada por el Ministerio de Hacienda, no por nosotros y esa entidad nacional, contratando una de las empresas con más experiencia en diseño de Metros Systra, fueron los que recomendaron hacer el Metro elevado, no fue Enrique Peñalosa, ellos decidieron que debía ser un metro elevado. Entonces ¿por qué? Porque el Metro elevado para comenzar, no llegaba hasta la 53, sino que llegaba hasta la 78.

Pero algo más importante igualmente importante es que tenía incluidas tres troncales alimentadoras y de nuevo no fue el Alcalde Peñalosa el que recomendó o solicitó, o propuso que se hicieran esas troncales de Transmilenio como parte del metro; fue la Empresa Francesa Systra –contratada por el Gobierno nacional, no por nosotros– la que dijo que para que el Metro tuviera un beneficio-costos positivo tenía que tener esas troncales alimentadoras, esas troncales en la 68-100, en la Boyacá y en la avenida Ciudad de Cali. Esta fue

la recomendación de esta empresa de expertos contratada, insisto, no por nosotros, sino por el Gobierno nacional.

Entonces en septiembre del 2017 el Conpes ahí sí acoge ese estudio ya con beneficio-costos positivo y declara el Proyecto Metro de importancia estratégica. En noviembre del 2017 ya avanzando aquí yo podría tener, nosotros hemos hecho una cantidad de pasos, es decir en la Administración pasada no se había avanzado absolutamente en nada, se hizo un estudio que lo único que servía era para darse cuenta de que no había que hacer ese proyecto. Entonces nosotros llegamos en el noviembre del 17, se firma un convenio de cofinanciación que vincula al Gobierno nacional y a los Gobiernos Locales por los próximos treinta años.

En julio del 2018 esto es muy importante la Banca Internacional, el BID, el Banco Mundial, el Banco Interamericano, el Banco Europeo de Inversiones, aprueban los créditos para el proyecto. Entonces ya tenemos este proyecto aprobado e insisto, un proyecto diseñado por una firma contratada por el Gobierno nacional, es aprobado por el Conpes, por el Gobierno nacional, es aprobado los créditos por la Banca Multilateral, el Banco Interamericano, el Banco Mundial y el Banco Europeo de Inversiones.

Y, entonces, se abre después el proceso de selección, el 6 de agosto del año pasado se abre el proceso de selección de las empresas que podrían participar en la licitación. Esto ya es un proceso, es casi que una primera fase de la licitación del Metro. Entonces, en marzo de este año se cerró el proceso de licitación, se presentaron siete grupos que estaban interesados en participar en la licitación del Metro, uno de ellos no fue aprobado y quedaron aprobados seis grupos que pueden participar en el proceso de licitación del Metro.

En este proyecto hemos avanzado muchísimo y obviamente yo estoy resumiendo lo que han sido unos esfuerzos gigantescos de negociación con el Ministerio de Hacienda, de dificultades técnicas, jurídicas, financieras, pero cierto es que ya estamos al borde de contratar el Metro de Bogotá. En este momento también ya estamos en el proceso de comprar, estamos comprando mil cuatrocientos predios para el proyecto del Metro. Se han hecho ya más de ochocientas ofertas en firme para comprar estos predios; hemos recibido más de cuarenta predios. Se está avanzando en el programa de traslado anticipado de redes, para facilitar el proyecto y reducir cualquier riesgo, en la semana próxima se van a aprobar seguramente dos Conpes adicional ya llevamos tres Conpes para aprobar diferentes etapas del Metro y la semana entrante se aprueban dos documentos Conpes adicionales para cinco documentos Conpes.

Esto ha sido un proceso complejísimo y así, lo que sí es cierto es lo siguiente y esta es una noticia para los ciudadanos de Bogotá y de Colombia, la licitación pública, la licitación pública internacional

para la construcción del Metro de Bogotá y la operación durante los primeros veinte años se abre en junio, es decir en dos meses abrimos la licitación para la construcción del Metro, se adjudica esta licitación, se adjudica en septiembre y se comienza a construir en marzo del año próximo.

Esto es realidades, estos no son metros de papel, estos son metros de verdad, este es el Metro que van a tener los bogotanos con las troncales alimentadoras de la troncal 68 y la troncal avenida Ciudad de Cali, esto ha sido un esfuerzo gigantesco, y agradezco a todo el equipo de la Alcaldía por lo que ha logrado en este esfuerzo. Ahora quiero terminar haciendo referencia a las interpelaciones.

Presidente:

Las interpelaciones vamos a dejar igual que ustedes que termine, después la hace y el Alcalde se las responderá antes de que usted tenga la posibilidad de cerrar el debate, pero el Alcalde va a responder las preguntas que ustedes tengan en el curso del debate antes de que ustedes cierren, pero permitámosle que termine la intervención como ustedes ininterrumpida, y a menos que tenga usted una moción.

Honorable Representante Inti Raúl Asprilla Reyes:

Presidente, digamos yo fui interrumpido varias veces; mi objetivo no es que el Alcalde pierda su hilo conductor. Yo he estado tranquilo escuchando atentamente. Una interpelación en el sentido de que, antes de que acabe su exposición en el tema Metro, me responda una pregunta muy concreta. Si usted desea dejármela hacer, pues yo la hago, y si no pues esperaré. No sé si el Alcalde tenga algún problema en que yo le haga una pregunta, no es una pregunta de tipo retórico, no es una pregunta con un ataque de tipo político; es una pregunta técnica.

Presidente:

El Alcalde prefiere responderla de una vez, doctor Inti.

La Presidencia concede el uso de la palabra al Honorable Representante Inti Raúl Asprilla Reyes:

Muchas gracias. Alcalde Enrique Peñalosa, antes de terminar su intervención, a mí me gustaría que usted nos diera la cifra del costo total del Proyecto Metro, aclarándole a la opinión pública si esa cifra tiene incluido: uno, el costo de la troncal de Transmilenio por la séptima, y dos, y con eso termino, es muy concreto, si han incluido ustedes dentro de los costos las compensaciones que posiblemente van a tener que hacerse por la afectación acústica a los vecinos. Eso es.

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

Bueno, primero este Metro no va a generar ningún tipo de problema acústico y de hecho ya tiene todas las aprobaciones ambientales al respecto. Segundo, entre otras vale la pena recordar

que la mayoría de los metros del mundo son líneas elevadas de los que se han hecho en los últimos años, entre otras la inmensa mayoría de ese que tanto le gusta al Representante Navas como es el de Delhi, la mayoría es elevado. Entonces, también vale la pena el Metro tiene un costo, este Metro tiene un costo de 12,9 billones de pesos y el Transmilenio Séptima tiene un costo al cual voy a referirme de 2,3 billones de pesos.

Pero es bueno señalar que este Transmilenio incluye una cantidad de ñapas por así decirlo; incluye por ejemplo y a eso voy a hacer referencia ahora, pero para comenzar, por ejemplo incluye siete pasos a desnivel que van a mejorar radicalmente la movilidad, no sólo para los que van en transporte público, sino también para los que se movilizan en carro, pero yo quiero hablar rápidamente sobre este tema.

Primero, Transmilenio en general, es bueno recordar que Transmilenio hoy lo que genera un sistema de transporte masivo no es que las ruedas sean metálicas o sean de caucho, hay muchos metros que tienen ruedas de caucho, lo que genera un Transporte Masivo es que no tenga interrupciones, que no tenga obstáculos, que no tenga semáforos y lo que le da capacidad a un sistema de transporte masivo es la velocidad.

Por ejemplo, para dar un ejemplo, si nosotros tenemos que un sistema de transporte masivo, un Transmilenio, un metro cualquier cosa va a 15 kilómetros por hora operacional y uno logra duplicar esa velocidad a 30 kilómetros por hora, lo que logra es que el mismo vehículo haga dos viajes con el mismo costo, porque una vez que el bus enciende, pues el costo es el mismo por hora, no importa el costo de conductor, de combustible etc. Entonces, si yo tengo más velocidad, yo tengo con el mismo gasto y con el mismo vehículo hago dos viajes, duplico la capacidad y reduzco el costo a la mitad. Entonces lo que genera que haya un transporte masivo es que no haya obstáculos, no es que tenga rieles o es que tenga.

Entonces, pero aún con los obstáculos que tiene el Transmilenio de la Caracas, vale la pena señalar que Transmilenio Caracas moviliza más de cincuenta mil pasajeros hora-sentido; eso es más que todos los Metros que hay en Europa, es más que casi todos los metros que hay en el mundo, hay sólo cuatro o cinco metros, por ejemplo, el Metro de Medellín moviliza en este momento alrededor de treinta y ocho mil o cuarenta mil pasajeros hora-sentido, mucho menos que Transmilenio en la Caracas.

Entonces, la realidad es que además el costo es absolutamente la diferencia en costo es monumental, no obstante que Transmilenio tiene toda clase de ventajas, lo cierto es que la manera más eficiente de utilizar un espacio vial escaso es con un sistema tipo Transmilenio. Primero desde la perspectiva democrática, si todos los ciudadanos son iguales como dice la Constitución colombiana, un bus con doscientos cincuenta pasajeros tiene

derecho a doscientos cincuenta veces más espacio en la vía que un carro con uno, así no les guste a algunos.

Y adicionalmente, un carril de Transmilenio moviliza entre treinta y cuarenta veces más personas que un carril de carros, entonces obviamente es la manera más eficiente de utilizar un espacio vial escaso, es la manera más democrática, es la manera más, es un símbolo de democracia, más aún yo diría en lo posible debemos tratar de no enterrar bajo tierra a los ciudadanos que van en transporte público. Hay muchas líneas de metro a nivel internacional que tienen tramos subterráneos y tramos elevados y apenas el Metro sale del tramo subterráneo a la parte elevada ah, es una sensación de alivio enorme al ver la luz, al ver el aire, etc.

Pero bueno hablemos de Transmilenio Séptima, en el año como yo les decía.

Presidente:

Doctora Ángela María, yo se lo digo con todo el respeto y todo el cariño, nadie más está haciendo interpelaciones, la tengo anotada a usted para que sea público uno, dos, tres, de cuarta y tendrá su tiempo. Le pido, está acá están todos, usted puede venir ahorita si quiere lo revisa doctora Ángela María, pero nadie más está haciendo ese tipo de interpelaciones, todos están anotando y todos van a tener el tiempo, doctora Ángela María. Entonces, yo sólo le pido el favor de que guardemos eso, no eso hace parte del irrespeto que está reglado en la Ley 5ª también doctora Ángela María. No si están irrespetando a cualquiera, eso lo dice la ley, pero sólo te pido el favor, todas las intervenciones que quieras hacer, lo vas a tener el tiempo que tú quieras, y acá estás anotada entonces por favor guardemos el respeto por el citado. La ley regula el respeto a los citados y les pido que actuemos con respeto con el citado, así tengamos diferencias políticas con él. Gracias.

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

Sobre el tema del costo entre otras de Transmilenio Séptima, para aclararle al Representante Asprilla de los 2,3 billones, sólo 1,7 billones es la obra propiamente dicha y obra propiamente dicha que incluye como dije, una cantidad de obras que realmente son para los carros, para que pasen de un lado al otro en la séptima, puentes, pasos a desnivel, etc. Lo demás en buen mía es espacio público compra de predios, lo demás es para compra de predios, los otros quinientos, seiscientos mil millones de pesos, que es bueno recordar que es una ñapa que entrega Transmilenio, si se hace un metro subterráneo, pues claramente no se consiguen las aceras adicionales más amplias ni los espacios públicos, etc.

Entonces, cómo lo señalaba anteriormente, el Alcalde Lucho Garzón en el año 2006 contrató los diseños de la troncal Décima-Séptima, porque es bueno recordar que es una sola troncal no es que sea la Séptima y la Décima es una continuidad. Luego

llega el Alcalde Samuel Moreno y coincidiendo con algunos, entonces para hacerles la venia a algunos intereses de ingresos altos que viven alrededor de la carrera Séptima, entonces él decidió que no iba a hacer la troncal de la carrera Séptima, así como también ofreció que no les iba a hacer el parque en el Club del Country, incluso fue invitado de honor a ese club en los Cien Años del club como parte de todas esas concesiones que hacían en la que ahora está también acompañado.

Luego, Clara López contrata el Transmilenio ligero por la carrera Séptima, pero era un Transmilenio que básicamente le daba unos carriles a Transmilenio a veces en el lado izquierdo, al lado derecho, pero a veces tenían puertas a la izquierda, a la derecha. Luego llega el Alcalde Petro y Petro decide que, por mutuo acuerdo, acaban con ese, es decir acaban con ese contrato, terminan ese contrato por mutuo acuerdo el contrato que había firmado Clara López de Transmilenio ligero y más bien recibe tres propuestas de APP.

Pero es que antes de seguir yo quiero recordar algo que es interesante, el Transmilenio Séptima, es decir es posiblemente el proyecto más estudiado que haya habido, por eso viene desde Lucho Garzón y es interesante recordar algo, el Transmilenio Séptima recibió el apoyo de los rectores de las universidades, las principales universidades, de la Universidad Javeriana, el rector de la Universidad Javeriana respaldó el Transmilenio Séptima, el rector de la Universidad Distrital respaldó al Transmilenio Séptima, el rector de la Universidad del Rosario, el Rector de la Universidad de los Andes, la rectora de la Universidad Tadeo Lozano, los rectores de las universidades más importantes de la ciudad alrededor del Transmilenio respaldaron todos el Proyecto Transmilenio Séptima.

Entonces, ese solamente es otro indicio de cuáles son las conveniencias o no. Ahora bien, Petro recibe entonces tres propuestas para hacer tranvía por APP en la carrera Séptima. Petro rechazó dos de esas propuestas, una de ellas él mismo les dijo a los ciudadanos, porque su cuñado hacía parte del grupo que proponía el tranvía del Transmilenio Séptima que se estaba...

Presidente:

Diez minutos adicionales.

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

Gracias. Entonces terminaron esos tranvías, Petro terminó dos de esos tranvías, rechazó las propuestas de APP. Y cuando nosotros llegamos quedaba una y tocó rechazarla porque simplemente, financieramente no era viable, no era viable. Pero vale la pena aquí hacer una referencia al tema de los tranvías. Transmilenio Séptima va a tener una capacidad de veinticinco mil pasajeros hora-sentido.

¿Por qué Transmilenio puede tener tanta capacidad? Porque Transmilenio tiene los

sobrepasos en las estaciones, lo que le da la gran capacidad a Transmilenio es el sobrepaso en la estación, los tranvías no tienen eso. ¿Cómo hacen los tranvías para tener más capacidad? Para tener más capacidad, un tranvía tiene que ser más largo. Entonces, aun haciendo el tranvía más largo posible, aun haciendo el tranvía más largo posible, el tranvía solamente podría movilizar nueve mil pasajeros hora-sentido, muy por debajo y eso es bloqueando algunas intersecciones.

Sobra decir que un tranvía tan largo necesitaría unas estaciones larguísimas, ¿no es cierto? Muy poco estéticas son las estaciones larguísimas en la Séptima. Y entonces lo cierto es que es importante que quede esto claro, porque siguen hablando de tranvías y tranvías y los tranvías; no hay ningún tranvía que en la Séptima tenga capacidad incluso bloqueando intersecciones, de más de nueve mil pasajeros hora-sentido, mientras que Transmilenio Séptima tiene veinticinco mil pasajeros hora-sentido.

Incluso, podemos decir otras incomodidades que podía tener el tema del tranvía, por ejemplo, alguien que vaya de San Cristóbal a Engativá o a Suba qué tendría que hacer? Toma el Transmilenio en San Cristóbal, se tiene que bajar en la 32, en la 34 tiene que cambiar una vez para pasar al tranvía cuando llega a la 72 tiene que bajarse otra vez para pasarse a un buscito que lo baje a la Caracas y cuando llegue a la Caracas tiene que bajar otra vez para tomar el Transmilenio que lo lleve a Engativá o Suba, tendrá que cambiar tres veces. Mientras que si va en Transmilenio en el mismo bus va de San Cristóbal a Suba o de San Cristóbal a Engativá sin cambiar ni una sola vez de vehículo.

Entonces la realidad es la siguiente, hoy toma –así digan que es una exageración–, hoy toma –yo los invito a cualquiera de ustedes a la hora pico para ir de Usaquén a la 94 que son 3,2 km–, toma entre cuarenta y cinco minutos y una hora; es decir alguien va más rápido a pie, caminando no, no trotando caminando va más rápido que en carro.

Pero hay cientos de proyectos con decenas de miles de viviendas que se van a construir en el norte hacia el futuro. Por ejemplo, está efectivamente está Lagos de Torca, pero por ejemplo aquí hay otros proyectos que solamente quería mencionarles, tenemos, hay un proyecto de Marval que tiene siete mil viviendas, hay otro proyecto de Urbansa que tiene como cuatro mil o cinco mil viviendas igual va a haber decenas de miles de viviendas. Yo quiero, es decir a lo largo del norte habrá cientos de miles de viviendas y de oficinas adicionales y la Séptima se va a bloquear por completo.

Yo quiero dejarles esta reflexión, ni siquiera en las promesas más delirantes de campaña, alguien ha prometido que va a hacer un metro por la Séptima. La realidad es que primero, el tranvía no sirve para la Séptima, no alcanza, no da la capacidad que necesita la Séptima porque solamente tiene nueve mil pasajeros hora-sentido. El tranvía no tiene la capacidad, y no hay ninguna posibilidad,

no hay ninguna posibilidad de que se haga un metro subterráneo por la Séptima o un metro de cualquier tipo en los próximos por lo menos cuarenta años, no hay ninguna posibilidad económica de hacerlo.

Entonces si no se hace Transmilenio por la Séptima, aquí lo que pasa es que no se va a hacer nada en los próximos cuarenta años y va a bloquearse por completo esta vía, va a bloquearse por completo como ya estoy señalando que está prácticamente, totalmente bloqueada en el tramo de Usaquén a la 94.

Entonces, aquí tenemos que ser responsables, aquí no podemos hacer política, aquí tenemos que ser serios; el tranvía no da la capacidad que se necesita y no existe ninguna posibilidad de hacer un metro en la Séptima en los próximos cuarenta años, e insisto ni siquiera en esta campaña en las promesas más delirantes, hay alguien que haya prometido que haría un metro por la Séptima. Entonces si no se hace Transmilenio por la Séptima, simplemente no se va a hacer absolutamente nada, y esta vía se va a embotellar por completo, entonces seamos responsables.

Obviamente Transmilenio por la Séptima tiene muchas otras mejoras, tiene ventajas en espacio público, tiene por ejemplo una ciclorruta que se va a construir desde la calle 100 hasta la calle 200; hoy por ejemplo la vía a partir de la 183 hacia el norte es de solo dos carriles y hay unos trancones monumentales de la 183 hacia la 200. Adicionalmente, no se harían los siete pasos a desnivel que van a ayudar muchísimo a la movilidad de los automóviles.

Entonces, si no se hace Transmilenio por la Séptima pierden cientos de miles de personas que van a ahorrar cientos de horas al año, pierden los peatones, pierden los que se movilizan en carro, pierde la competitividad de la ciudad. Y no sobra señalar que el Transmilenio por la Séptima que es una inversión de casi, en solo la obra casi dos billones de pesos, va a generar más de cuarenta mil empleos directos en su construcción, lo que es muy importante también para los ciudadanos de Bogotá.

Entonces, Presidente, le agradezco esta oportunidad y estoy simplemente haciendo ese llamado, yo Alcalde Enrique Peñalosa en seis meses no estoy, pero si no se contrata esa troncal de Transmilenio por la Séptima, el problema para la movilidad de Bogotá en las próximas décadas va a ser absolutamente monumental, de manera que debemos ser responsables con nuestra ciudad.

Presidente:

Gracias Alcalde Enrique Peñalosa. Me ha pedido el uso de la palabra el citante. Sí señor por supuesto, una moción de orden para el señor Losada.

La Presidencia concede el uso de la palabra al Honorable Representante Juan Carlos Losada Vargas:

Ya me he ganado el regaño aquí de personas que están obstruyendo el paso, y nosotros por intentar hacer aquí nuestro trabajo me tengo yo que ganar los

regaños de los asesores de los demás representantes. Yo tengo la enorme dificultad Presidente de ser el Representante que se sienta al lado de la puerta y todos los días tengo este inconveniente aquí. Entonces yo no me voy a aguantar Presidente que aquí haya personas groseras con nosotros. Entonces le pido Presidente por favor que desaloje inmediatamente a todas las personas que no sean Representante a la Cámara.

Presidente:

A todos los asistentes les recuerdo que quienes se han ganado realmente el derecho de tener la posibilidad de hablar y votar acá son los Representantes, le pedimos por favor a la Policía de que nos ayude a evacuar todo el recinto de asesores, salvo de los Representantes citantes que se quede un asesor, y los asesores que se encuentran acá sentados y, de este lado, de los demás les pedimos por favor, evacuar el recinto antes de darle la palabra al Representante Inti Asprilla en su calidad de citante. Si me regala dos minutos Inti mientras terminamos de evacuar para que los Representantes puedan ejercer sus labores parlamentarias como es debido.

Tiene el uso de la palabra el Representante Inti Asprilla en su calidad de citante, vamos a hacer las intervenciones de tres minutos más uno prorrogable, igual usted es el Representante citante, la ley le confiere a usted un derecho adicional, así que tiene el uso de la palabra el Representante Inti Asprilla, por tres minutos.

La Presidencia concede el uso de la palabra al Honorable Representante Inti Raúl Asprilla Reyes:

Muchas gracias Presidente. Digamos mi respuesta de fondo al Alcalde completa la guardaré para la conclusión del debate; simplemente quisiera dar una serie de precisiones sobre las cuales no puedo dejar que avance el debate sin hacerlo:

Primero, Alcalde Enrique Peñalosa, yo nunca he propuesto o he dicho que la licitación tenía que hacerse con buses 100% a cero emisiones, eso no lo dije yo; hay personas que, así como usted tiene ciertos estudios pues no nos atrevemos a proponer cosas bárbaras e irrealizables en lo inmediato.

Segundo, hay que respetar un poco la inteligencia de los demás, la inteligencia de los bogotanos, no nos venga a decir usted acá que los buses a gas Euro 6, que son mucho menos contaminantes y nadie le controvierte eso a usted Alcalde, que Euro 1, Euro 2 son cero emisiones, no lo son, los únicos que son cero emisiones con la crítica que usted hace a las baterías de litio, pues los únicos que son cero emisiones son los buses eléctricos.

Tercero y caemos de nuevo en lo que se llama la falacia del tecnócrata, curso básico de mercados, oferta y demanda en la medida en que usted genera una demanda y permite las condiciones para que esa demanda se supla, pues el mercado va a tener la capacidad de ofrecerle a usted buses eléctricos.

Entonces la crítica que yo le he hecho a usted respecto a todo lo que fue la renovación de bases es que usted, en época de calentamiento global, cuando los expertos a nivel mundial dicen que tenemos doce años para reducir las emisiones a la mitad, cerró de un portazo a la posibilidad de abrirles camino a los buses de cero emisiones. Muchas gracias.

Presidente el Honorable Representante Jorge Méndez Hernández.

Presidente:

Rogamos al señor Alcalde que tome nota de las intervenciones, para que luego absuelva los interrogantes. En el uso de la palabra el doctor José Daniel López, Partido Cambio Radical.

La Presidencia concede el uso de la palabra al Honorable Representante José Daniel López Jiménez:

Gracias señor Presidente. Yo lo primero que quisiera señalar a propósito de este debate es que este es uno de tantos debates que, por la forma en la que está siendo enfocado, nos devuelve a más de lo mismo. Yo creo que parte de lo que la ciudadanía espera, en Bogotá y en todo el país, es superar el tema Uribe - Santos como superar también el tema Peñalosa - Petro, y acá volvemos y le damos al mismo formato debate, que es un debate que busca nada distinto que ahondar la polarización de la ciudad.

Este además ha sido un debate más sobre las personas que un debate sobre los problemas de Bogotá, y estando a seis meses de las elecciones a la Alcaldía Mayor de Bogotá, lo que uno sí espera, señor Presidente, es que el enfoque estuviera en las propuestas. Yo a ratos no tenía claro si asistía a un debate de Control Político o un juicio personal, porque si entráramos en el debate de las culpas habría también mucho que decir de la Administración anterior.

Lo mencionaba el Alcalde Peñalosa a propósito de la invasión incentivada desde la propia Administración anterior del sector de Vereditas en la localidad de Kennedy, donde llegan posteriormente a recolectar firmas con fines electorales, o de cómo el Exalcalde Petro hizo él mismo la renovación de los contratos con la flota de Transmilenio con buses que tenían entre ochocientos mil y un millón de kilómetros acumulados y luego enarbola la bandera ambiental, o, si uno revisa el Plan de Desarrollo de la Bogotá Humana, encuentra una promesa de cinco kilómetros de metro construido, me reservo los comentarios sobre ese tema.

Yo prefiero omitir ese debate sobre las culpas y prefiero más bien el debate sobre las soluciones, y creo que acá también es importante que pongamos sobre la Mesa quiénes representamos a Bogotá. Por supuesto la obligación, doctor Inti y doctor Navas –y yo eso lo resalto y lo reconozco–, de traer a esta Comisión los debates de la ciudad, bienvenido ese debate, pero también creo que nuestra labor como Representantes por Bogotá es buscar soluciones para Bogotá. Por eso acá, con varios compañeros,

hemos venido sacando adelante con el doctor Losada, con el doctor Santos, con la doctora Juanita, con el doctor Wills, el proyecto para introducir la Segunda Vuelta para elegir Alcalde Mayor con vigencia 2023, para que no entremos acá en teorías de la conspiración a propósito de esa norma.

Con dieciséis de los dieciocho Representantes, presentamos un Proyecto de Reforma al Estatuto Orgánico de Bogotá en el capítulo de localidades, mi Bancada la de Cambio Radical, ha presentado el Proyecto de Estatuto de Ciudades Capitales, para que las ciudades capitales y en particular Bogotá, tenga una prelación en la asignación de recursos por parte del Gobierno nacional. Logramos eliminar un esperpento del artículo 89 del Plan Nacional de Desarrollo, querían quitarnos ciento treinta y cuatro mil millones de pesos del recaudo sobre Impuesto Predial anual para que el Gobierno financiara la operación del IGAC y lo impedimos, esto es con resultados que debemos abordar este debate, es con propuestas hacia adelante, con hechos concretos, dándole prelación a una noción fundamental como es la de construir sobre lo construido.

Vean el caso de TransMiCable, hoy en funcionamiento moviliza a veintiún mil ciudadanos, la gran mayoría habitantes de una de las localidades más vulnerables de Bogotá como Ciudad Bolívar, veintiún mil personas entre semana, diecinueve mil los fines de semana. El Exalcalde Petro, lo reconozco, dejó unos diseños que en unos temas específicos debieron ser corregidos; dejó el contrato de obra. El Alcalde Peñalosa sacó adelante la gestión predial que iba bastante colgada y bastante rezagada; habilitó espacios públicos a lo largo del trazado del TransMiCable; se convirtió en un circuito turístico y en algo muy importante, doctora Araujo, en un símbolo de la desestigmatización de Ciudad Bolívar.

Entonces, acá el llamado es a que veamos hacia adelante. A que, ¿Qué vamos a hacer el tema de movilidad limpia? ¿Qué vamos a hacer en el tema de la movilidad inteligente? Si vamos a echar para atrás la ALÓ otra vez, o si le vamos a decir a la gente de Bosa, de Kennedy, de Puente Aranda que otra vez el Metro por diferencias políticas se va para atrás. Ese es el debate que espera la ciudad más que un debate de culpas, un debate basado en las soluciones y creo que es eso y no lo que hemos presenciado hoy, lo que espera Bogotá de la Comisión Primera de la Cámara. Gracias Presidente.

Presidente:

A usted. Para una réplica, maestro tiene la réplica.

La Presidencia concede el uso de la palabra al Honorable Representante Carlos Germán Navas Talero:

Está criticando la intervención mía y la de Inti que porque no hacemos sino sacar culpas. Eso lo dijo, que no aportamos nada. Es que yo no vine a dar soluciones; vine a criticar a un gobernante. ¿Por qué? Por su falta de honradez. Yo no puedo seguir encubriendo, so pretexto de que no se habla de

planes de futuro, las cosas que se están haciendo. Doctor, es nuestra obligación denunciar las cosas malas, ilícitas, ilegales, que hacen los señores. Y no me arrepiento, doctor López; volvería a hacerle a este señor otro debate con más tiempo, porque nunca ha dicho verdad aquí. Él vive en un país de la fantasía que no es el mío. Gracias.

Presidente:

En el uso de la palabra el doctor César Lorduy, Partido Cambio Radical.

La Presidencia concede el uso de la palabra al Honorable Representante César Augusto Lorduy Maldonado:

Gracias Presidente. Yo recordaba aquí con mi compañero Daniel López un artículo que escribió el Profesor Yarumo en el año de 1993, diciendo exactamente en resumen lo que dice el señor Alcalde de Bogotá el doctor Peñalosa, y es que definitivamente con base en estudios hay que resolver los problemas, porque a veces estamos muy creídos de que las fantasías y las ilusiones son la mejor solución.

Hace dos años, doctor Navas, y no para una réplica, yo estuve en la ciudad de Varanasi (en la India), que es la ciudad antigua viva y me dijeron que no podía pasar. ¿Por qué? No, porque el Primer Ministro Modi va a inaugurar un semáforo, hace dos años en Varanasi (India), y como usted me invitó a pensar en Barranquilla proponiéndome si yo le aceptaba o no al señor Alcalde Peñalosa, yo le voy a contar que nosotros en Barranquilla salimos del problema, precisamente porque dejamos que las cosas se pudieran hacer unidos entre todos y no dañándose entre todos.

Si Varanasi apenas hizo un semáforo hace dos años y uno averigua ¿Por qué? Es porque se mantuvieron discutiendo durante quince años este tema, y por eso traigo a colación el Profesor Yarumo de 1993, viene discutiéndose desde ese año y lo triste que uno recibe de esto, es que, a pesar de las soluciones, de estudios objetivos, concretos que el Alcalde ha relacionado, todavía se anda en búsqueda de un sueño, de una expectativa, de una ilusión más allá de lo que demuestran científicamente los documentos, que yo asumo, señor Alcalde, que están a disposición del público.

En una oportunidad aquí me acusaron de yo estar defendiendo al Alcalde Peñalosa, acuérdense de que yo era y sigo siendo partidario de la unificación de periodos fundamentalmente para resolver los temas, doctor Inti, de los Planes de Desarrollo, yo ni siquiera conocía a Peñalosa, lo conocí hoy y le quiero decir y asumo que es verdad todo lo que usted está diciendo, es que ojalá si no logra hacer nada de eso en Bogotá regálenos los estudios y con mucho gusto lo hacemos en Barranquilla.

Presidente:

En el uso de la palabra la doctora Ángela María Robledo, Colombia Humana.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la Honorable Representante Ángela María Robledo Gómez:

Gracias, yo creo que hasta le regalamos a Peñalosa, Representante Lorduy. Bueno, yo quisiera decir que muy brevemente, no es la primera vez que viene un Alcalde aquí; aquí ha venido Antanas, Lucho Garzón, Gustavo Petro, no es la primera vez y Peñalosa está aquí, porque hay una Sentencia de la Corte Constitucional cuando hicimos el debate sobre la Van der Hammen, que lo obligó a asistir.

En segundo lugar, yo no estoy aquí para una rendición de cuentas; ustedes tienen derecho a apoyar a su candidato, ustedes lo apoyaron, Cambio Radical, Centro Democrático, los Conservadores, a un hombre que tiene hoy el 16% de aprobación, o sea o somos muy ignorantes los bogotanos que no valoramos esta maravilla de proyecto suyo. O ¿qué es lo que pasa? Porque usted se ha pasado los tres años y medio se lo repito, discutiendo con Gustavo Petro todo el tiempo y se va con una ciudad de *renders* con la que llegó y con la que nos entrega, una es su ciudad digital y virtual y otra es la Bogotá real. Se va y no se trata de culpas, Representante López, con proyectos fundamentales suspendidos y no es porque hay mitos; es que les tiene que responder sobre el proyecto de la Séptima a la Procuraduría y a los Jueces y a la Contraloría ahora que va a hacer control preferente, gracias a una tarea que ha hecho Lara y nuestra compañera Pizarro.

Sobre el Parque San Rafael como dice el Representante Navas, un parque que no se sabe a quién va a beneficiar y sobre el cual hay algunas inquietudes respecto a que parece que habría una participación indebida de su Secretario de Planeación, que es un gran constructor no hay que olvidarlo. Se va con el proyecto de la Van der Hammen suspendido, porque resulta que a su socio y amigo, el doctor Franco, lo destituye la Procuraduría y seguramente vienen por su Secretario Ambiental, el doctor Cruz, quien fue Subdirector de la CAR, quien facilitó el tema de la intervención de la Van der Hammen, denuncia que hicimos, que nunca se movió, que se engavetó, porque seguramente también él va a ser suspendido por no haber declarado conflictos de interés respecto a su intervención de la Van der Hammen.

Mentiras, mentiras, hay aquí, la proyección de viviendas que usted se sueña en el norte no son reales, sobre esos ocho millones que usted proyecta, el DANE y aquí nos lo dijo el Director del DANE, dice que Bogotá tendría siete punto doscientos mil habitantes, que sus proyecciones para el norte se caen y aquí hablando de lo que se hizo antes, aquí hay un plan de manejo para el norte para viviendas y aquí que nos rasgamos las vestiduras sobre el tema ambiental, les quiero decir que el proyecto de Lagos de Torca también tiene una suspensión porque afectaría la conexión de Cerros con la Reserva Van der Hammen.

Y si hablamos del Metro, seguramente me hubiera encantado que Gustavo Petro estuviera aquí, pero está en Comisión Primera. Pero hay estudios que

muestran que este Metro Elevado es más corto, tiene menos estaciones, hay mayor distancia entre las estaciones, menos capacidad de operación, mayor número de afectación de predios, mayor costo por kilómetro ofrecido, mayor costo de construcción por capacidad ofrecida, mayor impacto urbano y mayor efecto de barrera.

Y, por último, esta licitación de Transmilenio, usted no ha contestado, señor Alcalde. Y es público en muchos medios el rol que cumplió su asesor Óscar Eduardo Díaz, que trabajó con usted en esa ONG que nos monta un cuento rarísimo del tema de control natal para explicar que usted no tiene nada que ver, se sabe y él lo dijo que hubo muchas reuniones con Volvo que es uno de los beneficiados. Y no es verdad que Gustavo Petro fue el que compró más buses de Transmilenio; el que ha comprado más buses de Transmilenio es usted, porque aquí no se nos olvida que Transmilenio lo empezó con usted.

Yo sí quisiera que en su respuesta nos contestara por qué se dice, doctor Bocarejo, que el doctor Díaz es el Secretario de Movilidad en la sombra, que no aparece porque trabajó con Peñalosa y estaba inhabilitado, tenía algunas dificultades. Esta pregunta me parece clave que nos la dé el Alcalde Peñalosa. Alcalde, el proyecto de la Séptima quizá va a estar suspendido, nunca y permítame un minuto Representante, nunca quise opinar porque tenía un predio y allá vivía mi hijo en un edificio muy viejo con mi nieta y su esposa con Juliana, nunca opiné sobre la Séptima, ya nos expropiaron, pero le quiero preguntar si eso se suspende.

Presidente:

Tiene el uso de la palabra la Representante Juanita Goebertus, por tres minutos, Juanita Goebertus tres minutos.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la Honorable Representante Juanita María Goebertus Estrada:

Gracias señor Presidente. En primer lugar, celebrar la realización de este importante debate para la ciudad de Bogotá, reconocer la presencia del Alcalde y de todos los funcionarios de la Administración. Lo primero, señor Alcalde, es que yo también lamento que tanto a nivel nacional como distrital sigamos con una lógica de qué hizo mal el anterior Alcalde; seguramente en muchas de sus afirmaciones yo comparto que la Administración Distrital de Petro compartió y generó muchísimos errores, pero creo que el peor escenario para una Alcaldía y ojalá que los próximos Alcaldes de Bogotá entiendan eso es seguir con espejo retrovisor, en vez de construir sobre lo construido.

Dicho eso, hay dos elementos sobre los cuales a mí me gustaría aprovechar este escenario para hacerle preguntas con relación a los temas del debate en tanto Metro y Transmilenio por la Séptima, que tienen que ver con su articulación con gobernanza regional y con participación ciudadana. Uno de los escenarios más claros desde hace ya muchos años de la importancia de generar dinámicas de gobernanza

regional entre Bogotá y los municipios aledaños de Cundinamarca es el tema de transporte, y quisiera que usted nos contara de manera más detallada ¿cuál es el plan para que el Regiotram sí se conecte con el Metro? Porque son dos de las inversiones más grandes del Plan Nacional de Desarrollo y la angustia de cómo es que esto efectivamente genera unas dinámicas regionales de movilidad.

Lo segundo es que preocupa hasta donde tengo entendido, la posibilidad de la construcción de un patio taller del Metro en la cuenca hídrica del río Bogotá, que entiendo está siendo estudiada por la CAR. Y quisiera también de nuevo una visión de ¿Cómo esperan poder subsanar o mitigar los efectos que esto tendría sobre la cuenca hídrica?

Lo tercero es que gran parte de las lecciones aprendidas de Transmilenio nos demuestran la importancia de planear la renovación urbana distrital en torno a este tipo de proyectos y gran parte de las críticas a estos proyectos están asociadas a los efectos que tendrían urbanísticos. Yo quisiera que usted detallara ¿Cuáles son, digamos, los planes de renovación urbana distrital tanto de Metro como de un posible Transmilenio por la Séptima?

Y finalmente, Alcalde, y esta es para mí quizás una manera distinta de la premisa de la que parte el Representante Inti sobre esta idea, digamos, general de una falacia del tecnócrata y es ¿Cómo garantizar la participación ciudadana? Yo creo profundamente en la política con evidencia; creo que la política con evidencia demuestra que la participación ciudadana es fundamental para que los proyectos funcionen y que sí desde el argumento técnico, únicamente sin tener en cuenta lo que los ciudadanos quieren, esperan, se toman decisiones, no es que sean decisiones técnicas en contra de decisiones políticas, es que son decisiones que técnicamente desconocen un componente esencial de la política con evidencia que es. ¿Qué es lo que quiere también la ciudadanía?

De ahí que le pediría, señor Alcalde, un poco de detalle sobre todas las garantías de participación ciudadana en ambos proyectos, porque insisto, como bien lo decía la Representante Robledo, pues hay una demanda ciudadana importante hablándole sobre las preocupaciones a estos proyectos y yo quisiera tener de primera mano una explicación de ¿Qué se ha hecho frente a este tipo de demandas ciudadanas de participar en los proyectos? Gracias señor Presidente.

Preside el Honorable Representante Gabriel Santos García.

Presidente:

Gracias Representante Goebertus. Tiene el uso de la palabra el Representante Álvaro Hernán Prada.

La Presidencia concede el uso de la palabra al Honorable Representante Álvaro Hernán Prada Artunduaga:

Gracias señor Presidente, un saludo muy especial para el Alcalde Mayor de Bogotá doctor Enrique Peñalosa, sus funcionarios extraordinarios;

además, un saludo a los colegas, a los medios de comunicación que nos acompañan. Yo creo que voy a comenzar por felicitar la citación del debate, no la forma pero sí la oportunidad, porque lo que se nos viene aquí a nosotros en estos próximos meses es definir el futuro de Bogotá. Y lo que ha quedado muy claro es que no han podido soportar la intención de un debate que llamaron por transparencia o moralidad, se ampararon en unos fallos judiciales y en una decisión de la Procuraduría, pero no resaltaron que la Procuraduría y los Jueces no han encontrado un solo hallazgo en materia de malos manejos o de corrupción.

Han dicho y han calumniado al Alcalde Peñalosa. Y lo que tenemos que decir la mayoría de los colombianos es que si alguien incentivó los liderazgos cívicos en las ciudades para que se transformaran fue Enrique Peñalosa con la primera Administración y lo que provocó cuando diseñó una ciudad por lo menos pensada a mediano plazo y tuvimos una oportunidad de que se continuaran esas obras en administraciones siguientes. Desafortunadamente, le llegaron a Bogotá doce años de estancamiento, doce años de fracaso y sobre todo en la última Administración.

Aquí lo que está en juego es el futuro de Bogotá, y me voy a remitir un poco a lo que dijo mi colega citante, una ciudad más lenta en desplazamiento. Primero, hay que decir que es mucho más difícil construir que destruir, si tumbamos este edificio lo tumbamos en una hora, pero armarlo nos demoramos años, y eso fue lo que ocurrió en la Administración de Gustavo Petro.

Con los buses, ya ha quedado suficientemente claro, ilustrado, pedí además una fotografía de lo que presentó el Alcalde Peñalosa, mil cuatrocientos cuarenta y un buses, setecientos Euro 5 y setecientos cuarenta y uno Euro 6, mucho más cómodos, mucho más seguros, vigilados en once cámaras los primeros, en trece cámaras los segundos, mucho más limpios, contribuyendo de manera amigable al medio ambiente, su contratación con la explicación del Alcalde no tiene discusión para no repetir lo dicho por el Alcalde.

Lo que nos permite la obra por la carrera Séptima bien lo ha dicho el Alcalde, si no hay Transmilenio por la Séptima no hay nada, y eso les gusta a algunos porque, claro, salen a hacer política electoral, populista y barata, pero retrasan la ciudad. Resulta que si hacemos la obra por la carrera Séptima, vamos a pasar de quince kilómetros por hora a veintitrés kilómetros por hora, en capacidad de pasajeros de dieciocho mil a veinticuatro mil, en número de paraderos vamos a bajar de ciento diez.

Presidente:

Un minuto adicional para el Representante Prada.

Continúa con el uso de la palabra el Honorable Representante Álvaro Hernán Prada Artunduaga:

Dos como a Ángela María, Presidente, que entre otras cosas la veo de candidata a la Alcaldía, péguese

a Peñalosa que va a dejar cuarenta y tres billones en ejecución, no le haga caso a la contradictoria suya que es Claudia, usted es más capaz que ella y preferimos debatir con usted defendiendo las obras del Alcalde Peñalosa.

En tiempo de viaje, vamos a pasar de dos horas y media a cincuenta minutos, en puentes vehiculares vamos a aumentar en cuatro aumentando el flujo vehicular, vamos a tener dos carriles exclusivos para los vehículos particulares, usted que hablaba doctor Navas, la movilidad va a ser mucho más amigable.

Pero déjenme decir dos cosas que me tienen preocupado:

Aquí hablaron de que hay parqueaderos y unos negocios de parqueaderos. Resulta que la posibilidad que tienen las ciudades de construir desarrollo es con una pirámide entre el sector público, sector privado y la Academia. Si nosotros no somos capaces en el malecón de Barranquilla, una ciudad espectacular, de generar oportunidades, entonces no estamos haciendo nada. El sector privado debe encontrar en las decisiones de la Administración pública la oportunidad para crecer y para hacer las ciudades mucho más amigables.

Y el segundo punto muy rápidamente, han criticado la inversión en Funza y en La Calera. La ciudad de Bogotá es una ciudad región y tiene un problema la Sabana Centro, un problema mutuo no podemos ser ciegos, cuatro horas de desplazamiento, dos horas de un lado y dos horas de otro son lo que estamos viviendo nosotros para los usuarios del sistema de transporte, unos que viven en Sabana Centro y trabajan en Bogotá y otros que trabajan en Bogotá y van a trabajar a Sabana Centro.

Presidente:

Gracias Representante Álvaro Hernán Prada. Me había, bueno una moción de réplica del Representante Germán Navas.

La Presidencia concede el uso de la palabra al Honorable Representante Carlos Germán Navas Talero:

Quiero precisarle al doctor Prada quien ha hecho una alusión a mí, que yo no estoy criticando los parqueaderos; no soy tan tonto de capirote para eso. Estoy criticando los negociados que hubo detrás de los parqueaderos subterráneos que usted no conoció porque usted no es de Bogotá usted del Huila. Yo sí conocí el negociado que se hizo y conocí las llamadas que se hicieron a gente que le decían venda esa casa, tumbela y haga parqueadero, porque voy a prohibir parquear en Bogotá. Así se hizo la prohibición doctor Prada, le contaré más datos, era para contestarle a usted, yo no improviso, yo vengo bien documentado.

Presidente:

Doctora Ángela María Robledo, su derecho a réplica.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la Honorable Representante Ángela María Robledo Gómez:

No con humor, con humor porque es que el humor vale. Entonces Representante Prada gracias por su posible apoyo ¿Cierto? Pero les tengo que decir que mi prioridad ojalá es recuperar la curul y aquí seguramente me van a tener, ojalá si lo logro mucho, mucho tiempo y Bogotá estamos trabajando juntos, no nos van a lograr romper una convergencia para recuperar esta ciudad, pero cómo cambia la política Representante Prada, valga.

Presidente:

Importante anuncio para, teniendo los medios me huele. Tiene el uso de la palabra el Representante Albán, tres minutos.

La Presidencia concede el uso de la palabra al Honorable Representante Luis Alberto Albán Urbano:

Buena tarde. La verdad es que yo venía pensando en ilustrarme en el debate, pero las respuestas a las preguntas no aclaran y sí pienso que es hora de que quienes fueron elegidos para gobernar respondan por sus actos y no se escondan en el pasado; no es posible seguir con eso. No es posible que el Alcalde de Bogotá, a estas alturas cuando ya está yéndose, siga responsabilizando a las Administraciones anteriores de lo que pasa en Bogotá. Realmente hay que afrontar los problemas. Para eso lo eligieron los bogotanos y tenía que presentar era resultados; no, excusas, no diciendo que son los anteriores, independientemente de que estemos o no estemos de acuerdo.

Yo quiero hacer una pregunta porque es que hubo una afirmación del señor Alcalde que dice que buses eléctricos que sirvan para Transmilenio no existen en el mundo. Solamente existió un ofrecimiento de una compañía china que dijo, pues como los chinos son bien diligentes dijeron pues no hay, pero se los hacemos.

Y yo recuerdo que hubo una contradicción con el servicio Mío de Cali, porque en Cali sí compraron buses eléctricos y también existen compras de buses eléctricos en Medellín. Entonces, no me queda claro si es que son otro tipo de buses los de aquí son muy especiales, o los de allá son especiales, pero yo creo que y viendo el servicio tanto en Cali como en Medellín, yo lo veo como muy igual.

Entonces, yo sí quería que por lo menos esa pregunta me contestara concretamente, porque de verdad que mucha divagación, pocas respuestas reales y la conclusión del debate se puede decir que ya la teníamos antes de hacerlo. Muchas gracias.

Presidente:

Gracias Representante Albán. Tiene el uso de la palabra el Representante Edward Rodríguez.

La Presidencia concede el uso de la palabra al Honorable Representante Edward David Rodríguez Rodríguez:

Presidente gracias. No, yo sí quedo muy preocupado y lo voy a expresar, sabe Alcalde nosotros

teníamos ilusión y por eso la Bancada del Concejo lo apoyó, teníamos ilusión de que usted hiciera una excelente Alcaldía, pero no sé si es su prepotencia o estar mal asesorado, o que simplemente no escucha porque usted nunca escuchó, pero hoy Transmilenio por la Séptima un caos, la ciudadanía quejándose, la ALÓ que yo le ayudé a cambiar para que se hicieran las App, fui yo recuérdelo, no se han hecho, no se ha hecho. ¿Dónde está la App? Los buses de Transmilenio si no es que lo presionamos, si no es que nos ponemos duros, ustedes no sacan el Euro 5 y Euro 6, que era quizás lo mejor que se podía hacer, toda vez que se pedía era buses eléctricos.

Y la queja ciudadana sabe Alcalde, hoy estamos a punto de volver a que la izquierda vuelva a recuperar esta ciudad o mejor no, a destrozarse esta ciudad, y en ese orden de ideas seguimos nosotros dando la batalla y la vamos a seguir dando con ideas y estamos recorriendo la ciudad. ¿Por qué sabe que le falta Alcalde? Ejecutar, ejecutar y ejecutar que era lo que le pedíamos, ejecute, haga el Metro y usted me lo prometió para el 2018 la licitación.

Ojalá queridos amigos, ojalá en junio esté hecha y se pueda hacer en septiembre, pero con una mala noticia, es que yo fui el que denuncié el conejo que le hizo Juan Manuel Santos al señor Petro o mejor a los bogotanos y ahora se lo hace a usted y se lo sigue haciendo a los bogotanos, porque de los quince billones de pesos solo quedaron 12.9 billones. Yo sí le pido Alcalde que por favor ejecute, porque los ciudadanos están mamados, que es elevado, que es por debajo, hagamos las obras y solucionémosles la vida a los ciudadanos, eso es lo que piden ejecutar, ejecutar y ejecutar.

Presidente:

Gracias doctor Edward. Tiene el uso de la palabra el Representante Tamayo, tres minutos.

La Presidencia concede el uso de la palabra al Honorable Representante Jorge Eliécer Tamayo Marulanda:

Gracias Presidente. Bueno, yo pienso la importancia de este debate es de su propia esencia, es que son recursos y en cualquier desarrollo de un sistema de la dimensión e inversión que demanda recursos de todos los colombianos y por eso hay plena competencia de esta Corporación, de poder revisar lo que se está haciendo y lo que se quiere hacer. Yo pienso que, por encima de las diferencias y los conceptos de desarrollo y las ideologías de un lado y de otro, lo que tiene que prevalecer es el interés general de los bogotanos, de quienes habitan esta capital del país.

Entonces lo que tenemos que encontrarnos aquí, aquí tiene que ahondarse un poco más en este análisis trayendo otras voces desde lo académico y no solo de los rectores de las universidades que están de acuerdo, sino de los sectores que opinan con capacidad técnica sobre una temática de estas, porque lo importante es que se tome una decisión para bien de la ciudad, teniendo en cuenta todos los aspectos que deben de prevalecer en una sociedad

que se debe respetar, que debe considerar la condición de los seres humanos que la van a habitar, su hábitat.

Entonces eso es lo que necesitamos, ¿Cómo los vamos a impactar? ¿Cómo esos recursos que está invirtiendo la Nación apoyando el desarrollo de Bogotá, tenemos nosotros que vigilarlos y que sean invertidos en proyectos verdaderamente beneficiosos para los bogotanos y para los colombianos cuando visitemos o trabajemos en ella? Eso es lo que tiene que tener, el norte que tiene que tener esto, independientemente de sus diferencias, independientemente de cualquier situación en ese orden.

Entonces, aquí el día de mañana tendría que haber los juicios de responsabilidades históricos y que afectarán eso es otra cosa, pero ahora tenemos que, en un momento tan crucial definir es el norte de Bogotá en cuanto a su sistema de movilidad, de transporte, que tiene que tener todas esas consideraciones de carácter técnico, me parece a mí que debería ser la esencia de este debate.

Yo pienso que tenemos que trabajar sobre ello; Bogotá lo demanda, Colombia lo demanda. Los recursos que van a invertir nos imponen la obligación a los Congresistas de ser vigilantes y reconocer la presencia del Alcalde, en cumplimiento de sus deberes constitucionales y legales ante esta Corporación como debe ser, y decirle que aquí estamos para eso, para hacer ese control político en la medida de que está el interés general. Y, segundo, ese interés fundamentado en la inversión que hace la Nación en el Distrito Capital. Gracias Presidente.

Presidente:

Gracias Representante Tamayo. Tiene el uso de la palabra el Representante Racero, por tres minutos.

La Presidencia concede el uso de la palabra al Honorable Representante David Ricardo Racero Mayorca:

Gracias señor Presidente, gracias por su espíritu democrático; ojalá más miembros de su Partido lo siguieran a usted de ejemplo, dando garantías a la oposición a la palabra. Bueno, tres minutos es por supuesto muy corto para poder hacer un balance, una evaluación de su Alcaldía. Estos debates de control político faltando cinco o seis meses para que se termine la Alcaldía son debates de evaluación, el debate de evaluación de su Alcaldía, de su gestión. Nada más y nada menos, faltan gracias a Dios doscientos treinta y siete días para que usted se vaya; los estamos contando.

Y es necesario siempre hacer los balances en estos espacios, de cara a la ciudadanía, y el balance que yo veo aquí de su gestión sigue siendo el mismo de cuando usted fue candidato. Aquí sigue hablándonos de promesas, de posibilidades, las mejores frases que usted saca son “Vamos a hacer”, “Vamos a lograr”, “No más carreta pero vamos a lograr”, “Vamos a hacer la vía entre Bosa y Kennedy en seis carriles”, “Vamos a hacer la ALO sur Soacha - calle 13” “Vamos a hacer la avenida

Alsacia”, “Vamos a hacer, vamos a hacer, vamos a hacer”, fue lo que escuchamos durante los últimos tres años y medio. Hoy faltando seis meses para que se acabe su Alcaldía queremos ver resultados y eso lo demanda la ciudadanía.

Y el balance que hacemos es de dos tipos, un balance técnico y un balance ciudadano, el balance técnico las cifras hablan por sí solas, el 15 de marzo la Secretaría de Movilidad saca la ejecución de metas, el avance sobre ejecución de metas de este año 2019 ¿Y qué nos encontramos? Que el 50% de las metas están en atraso, faltando seis meses para que se acabe su Alcaldía y ese es el común denominador de todas las secretarías.

Yo en diciembre saqué el Libro Blanco de Peñalosa, donde demostrábamos que el 86% de las metas de Peñalosa estaban en atraso, faltando un año; eso fue en diciembre. Hoy en día, esa situación, al parecer, no ha mejorado: un atraso en ejecución de metas y un atraso presupuestal.

Segundo, las evaluaciones que hace la ciudadanía de su gestión es para escucharlas. Señor Alcalde, usted es de los que considera –yo lo sé–; usted es de los que considera que la gente es demasiado ignorante para saber qué es lo que necesita.

Usted es de los que piensa eso de que la gente es demasiado bruta para saber qué es lo que necesita y qué requiere; que por eso es necesario gobernar a espaldas de la gente, para conseguir los votos si hablan y toman fotos, pero para gobernar ahí sí no se escuchan, y eso es lo que se le demandó a la ciudadanía durante los últimos cuatro años.

¿Pero sabe qué es lo peor? No es solo que los ciudadanos a usted lo cataloguen hoy como el peor Alcalde de Colombia; lo peor que usted ha hecho, no solo su evaluación personal donde se cae el gran mito del Gerente y el Técnico que con esta Administración queda completamente destruido (usted mismo destruyó el mito que usted había construido). Sino lo peor es que la ciudadanía hoy en día no cree en las instituciones de Bogotá; hoy se respira por doquier la desesperanza en nuestra ciudad, la desesperanza, y eso es un balance que tenemos que hacer de todas las bancadas políticas, tanto así que muchos de los que lo apoyaron a usted hoy en día reconocen el error, lo reconocen, porque se dan cuenta de que la ejecución, la ejecución que le estoy planteando acá del atraso que usted tiene en obras y en presupuesto, se evidencia con el escepticismo que tiene la ciudadanía bogotana por la falta de sus obras.

Y tercero para terminar, usted nos sigue mintiendo señor Alcalde, nos sigue mintiendo; nos ha mentado desde que llegó y nos sigue mintiendo. Ya esta ciudadanía bogotana ya no se deja meter los dedos a la boca. Yo venía con un estudio más técnico por supuesto de presentación, en cuanto a las comparaciones del Metro Elevado y el Metro Subterráneo que no es un asunto ideológico. Quieren plantear la discusión del Metro Elevado y el Metro Subterráneo como un asunto ideológico.

No; nosotros tenemos discusiones ideológicas, discusiones políticas.

Yo creo, yo soy de los que pienso que la principal diferencia entre usted y nosotros –la Colombiana Humana y su proyecto de país con junto a los que lo acompañaron– más que ideológica y política es ética, es una diferencia ética. Tuvimos muchos errores, sí tuvimos muchos errores. ¿Quién dice que no? Pero nunca engañamos a la ciudadanía, nunca la engañamos; siempre fuimos directos y hablamos con la gente en la calle y de eso no nos pueden achacar ninguna responsabilidad.

Su principal problema es un problema ético, señor Alcalde, y se lo quiero decir acá –tal vez la última oportunidad de poderse lo decir– y nos sigue mintiendo: Dice que el Metro Elevado es mejor que el Metro Subterráneo. No, señores, ¿sabe quién lo dice? El BID, a ver si el BID es una entidad castrochavista; no es un análisis de la Colombia Humana. Mire el BID, en el análisis que hace en la evaluación socioeconómica para la primera línea del Metro, ¿cierto, Mafe?, dice concluye entre comillas, hace una comparación Metro Elevado y Metro Subterráneo.

El BID como se puede ver en la tabla la alternativa que contempla la construcción del Metro Subterráneo obtiene en general mejores calificaciones para cada uno de los indicadores, diferentes bancadas, colegas, y continúa concluye. Por esta razón, en los términos cualitativos en los que se realizó el estudio de Systra 2016, podría decirse que esta alternativa presentaría mejores beneficios para la ciudad de Bogotá, la alternativa del Metro Subterráneo sobre la alternativa del Metro Elevado. Nos sigue engañando. Dígame al BID. Díganos si esa es una entidad castrochavista, dígame si es el ataque constante de los petristas, díganoslo acá, díganoslo, nos sigue mintiendo, nos sigue engañando, y yo sé que esta ciudadanía bogotana, este año es más digna que sus gobernantes y yo sé que este año vamos a reconstruir Bogotá del desastre en la que usted nos la va a entregar.

Presidente:

Tiene el uso de la palabra la Representante Margarita Restrepo, por tres minutos.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la Honorable Representante Margarita María Restrepo Arango:

Muchísimas gracias Presidente. Pues yo pienso que Bogotá es una ciudad que nos duele a todos, incluso a los que no nacimos aquí, porque Bogotá a todos nos acoge con los brazos abiertos. Yo pienso que debemos medir las cosas con el mismo rasero. Entonces se habla de que es que estamos poniendo el espejo retrovisor, pero son los mismos citantes quienes en varias oportunidades pusieron el nombre de Petro en su discurso. Por esa razón, yo pienso y me parece muy lindo además el nombre de este debate, que era moralidad y transparencia.

Entonces hablemos del desastre que recibió el actual Alcalde Bogotá, como por ejemplo que se

prometió implementar el Sistema Inteligente de Tráfico que iba a ayudar a agilizar la movilidad, no se entregó nada. Por ejemplo, que se puso como meta modernizar el 30% de los semáforos, incluso volverlos inteligentes, tampoco se hizo nada. Por ejemplo, como la promesa de implementar la red distrital para la atención de personas de enfermedades crónicas, tampoco se lograron las metas, o hablemos de los setenta y ocho jardines que se prometieron que finalmente se entregaron veinte, o hablemos por ejemplo de los doscientos setenta y seis camiones que se compraron para la basura, que en la pasada Administración se dijo que costaron setenta y seis mil millones de pesos más treinta y cinco mil millones de pesos de mantenimiento y que según peritos, el costo real de estos camiones era de veinte mil millones de pesos. O hablemos por ejemplo de los días 18, 19 y 20 de diciembre del 2012, que Bogotá amaneció inundada de basura con un problema de salud público y todo esto a la inoperancia del anterior Alcalde.

Yo pienso que Bogotá tiene dos problemas: El primero es que muchos de los Congresistas aquí presentes, incluso muchos de Bogotá, hacen su gestión basados en la rabia, en el odio contra las personas. Aquí es como dice el Presidente Uribe “Fuerte con los argumentos y suave con las personas”, como también dice el Presidente Álvaro Uribe Vélez y no me cansaré de repetirlo, “La política se hace sin miedo, sin rabia, pero eso sí se hace con argumentos y con mucho amor”, y eso es lo que les está faltando, a esta tendencia política que ha enmarcado y ha sumido a Bogotá en un oscurantismo, porque no se nos puede olvidar que de 1995 al 2015 ha sido gobernada por personas de izquierda, son 20 años en que definitivamente está comprobada, que esta tendencia política puede que sea muy buena debatiendo o haciendo oposición, pero no sabe administrar y de eso dan prueba los nefastos resultados que han dado los Alcaldes y los gobernantes de izquierda, salvando ahí únicamente al doctor Navarro Wolff que sí dio unos muy buenos resultados en su gestión. Muchísimas gracias Presidente.

Presidente:

Gracias Representante Margarita Restrepo. Tiene el uso de la palabra la Representante María José Pizarro, por tres minutos.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la Honorable Representante María José Pizarro Rodríguez:

Muchas gracias señor Presidente, colegas gracias. Bueno, como usted sabe, desde el primer momento y cumpliéndoles a los electores dijimos que íbamos a defender la carrera Séptima, es decir hay un principio de coherencia y de honradez política, eso sino no nos lo pueden negar en ningún momento. Usted puede hablar maravillas de la carrera Séptima, amenazar, o ser muy enfático con que, o es la carrera Séptima o no va a haber nada más; usted puede mostrarnos aquí los mejores

renders del mundo, los mejores, pero lo importante es partir de un principio de realidad.

La realidad hoy y no la decimos nosotros; la realidad hoy es que el megaproyecto troncal Transmilenio por la carrera Séptima está suspendido, está suspendido y además puede ser que esa suspensión sea definitiva, ¿Por qué? Pues por el tamaño y la cantidad de irregularidades evidenciadas, no lo decimos nosotros, por algo la Procuraduría General, el Juzgado 49, la Contraloría General de la República han pedido esa suspensión.

Estas tres medidas judiciales y administrativas que acabo de nombrar tienen un propósito general, salvaguardar la transparencia y la moralidad públicas, la debida planeación y la salvaguarda del patrimonio público distrital, así declara. El Juzgado 49 Administrativo ha solicitado abstenerse adjudicar la licitación, además pues obviamente la Procuraduría General de la Nación ha solicitado suspender el proceso licitatorio, el cual solo debe iniciarse cuando los factores jurídicos económicos y técnicos y materiales estén agotados.

Por otro lado, además la Procuraduría comunica la apertura de investigación disciplinaria contra la Directora Janet Mantilla. Esto lo dice la Procuraduría; no lo estoy afirmando yo. Además, la Contraloría asume el control fiscal excepcional a la Alcaldía Mayor de Bogotá y a la empresa Transmilenio en relación con este mismo proyecto, por actuaciones y según los argumentos que ustedes ya podrán leer, presentamos tanto Rodrigo Lara de Cambio Radical y María José Pizarro, aquí presente de la Coalición Decentes.

Además, se le comunica a la Contraloría de Bogotá que no podrá intervenir en el proceso de la troncal por la carrera Séptima, vamos andando. Además de esto, pues obviamente hay toda una serie de conclusiones a las que podríamos llegar. Aquí hay unas irregularidades o unas presuntas irregularidades en la planeación, en la adjudicación, en el objeto contractual –perdón adjudicación, no porque no ha sido adjudicado aún–, pero también en los estudios. En fin, hay toda una serie de evidencias que claramente la Procuraduría y la Contraloría determinarán, no lo determinaremos nosotros, no me voy a extender.

Teníamos al igual que David toda una presentación, pero aquí lo importante es determinar que las actuaciones no han sido transparentes, que no hubo un principio de participación ciudadana, no existió. Nosotros hemos trabajado con Veedurías Ciudadanas, con sociedades de arquitectos y paisajistas, con expertos en el tema, no solamente expertos universitarios que van a darnos muy seguramente y nos han acompañado, nos han ayudado a construir, obviamente el IDU que en sus actuaciones también nos ha entregado todas las evidencias de cómo se ha ido surtiendo el proyecto, temas de puertas giratorias.

Lo importante y lo que a mí me sorprende aquí, al igual que todos, es que parece ser que Petro es el eje de su Gobierno. Yo no nombro a Petro porque Petro es defensor de sí mismo; nosotros estamos aquí haciendo una política coherente y honesta. En eso hemos sido íntegros; no nos pueden acusar de nada, de absolutamente nada en ese sentido, por lo menos a quienes representamos a Bogotá, incluidos los compañeros de otras bancadas. Yo además lo único que veo es que usted administra a la sombra de Gustavo Petro.

Yo, así como usted nos invita a tomar el transporte público desde Usaquén hasta, yo lo que sí creo es que yo lo invito, vámonos juntos, la otra vez le hice invitación, tomemos Transmilenio a las 6:00 de la mañana desde el Portal del 20 de Julio a cualquier punto, tal vez en el Portal de la 80 y vamos a ver lo cómodo, lo eficaz, lo ambientalmente responsable, lo feliz que se siente la gente.

Presidente:

Gracias Representante Pizarro. Tiene el uso de la palabra el Representante José Jaime Uscátegui, por tres minutos.

La Presidencia concede el uso de la palabra al Honorable Representante José Jaime Uscátegui Pastrana:

Gracias Presidente. Desde que me senté esta mañana he estado pensando cuál es la utilidad de este debate y sinceramente con el respeto que me merecen los citantes, siento que ha sido muy, pero muy pobre la discusión y es responsabilidad de esta Comisión, agradeciendo la presencia del Alcalde Mayor con su equipo de trabajo, porque no siempre tenemos la oportunidad de tenerlo acá y recibiendo esas respuestas que debe tener la ciudad. Pero me pregunto, por ejemplo, el cuestionario tenía más de veinte preguntas y escuché a los citantes hacer una larga intervención y no se refirieron a ninguna de las respuestas, entonces hago yo la conclusión de que es que están de acuerdo y satisfechos con la respuesta que dio la Administración Distrital y que, si tuviéramos que tener un titular para esta Sesión, es que estamos satisfechos con la gestión del Alcalde Mayor y bienvenida sea esa intervención y esas explicaciones que nos dieron.

Si este escenario sirvió para que se desahogaran algunos que tienen una animadversión personal con el Alcalde Mayor, bienvenido sea, pero ese no puede ser el trabajo de esta Comisión, había temas muy importantes relacionados con las tarifas, con los tramos, con el funcionamiento, con los tiempos, con los pasajes, con la integración que tiene que tener el Sistema Integrado y desafortunadamente hubo muy poco nivel de profundidad. Muchas veces he escuchado al profesor Navas Talero decir que, qué dejan las discusiones acá y coincido con la afirmación que usted muchas veces ha hecho, que hoy particularmente no dejó nada porque la discusión fue supremamente pobre y no se llegó a profundizar en el nivel debido. Si ustedes me permiten y les hago esa petición respetuosa, en el

cierre de este debate, díganle algo que sea de valor para la autoridad, para los residentes de Bogotá o de lo contrario pasaremos en blanco.

Y para finalizar, una reflexión, ¿qué hacemos para que en Colombia y particularmente en el Distrito Capital se pueda gobernar? Es que aquí tenemos a Jueces y Magistrados haciendo activismo judicial y coadministrando al igual que los órganos de control y al igual que las corporaciones públicas que muchos de nosotros integramos y ojalá nos pusiéramos en los zapatos de gobernantes locales, distritales, municipales y departamentales que están maniatados y muchas de sus propuestas e iniciativas gubernamentales quedan en trámites eternos y que no se pueden ejecutar. Por favor, digamos cosas importantes, Bogotá va a tener metro gracias a esta Administración Distrital, cosa que no pudieron hacer no solamente los doce años de administraciones de izquierda, sino todas las administraciones anteriores que no fueron capaces ni de viabilizar el proyecto y hoy tenemos un proyecto viabilizado, con un presupuesto sobre la mesa.

No nos quedemos en comentarios tan superficiales como decir que el Euro 5 produce cáncer, o que el Banco Interamericano de Desarrollo prefiere el metro subterráneo cuando el mismo Banco Interamericano de Desarrollo está poniendo recursos para la construcción del metro actual, no podemos decir ahora que no nos sirve la nueva flota de buses cuando son tecnologías más limpias, de pronto no las que quisieran muchos ambientalistas y con un criterio que comparto pero son o no son más limpias, buses más seguros, con mayor capacidad, sabíamos que esos buses van a tener trece cámaras de seguridad funcionando y que eso va a ser un alivio para la problemática no solamente de movilidad, sino para resolver en alguna medida la intranquilidad de las personas que se movilizan por ese medio.

En esa medida hago llamado respetuoso y ojalá en futuros debates y me incluyo, yo no he citado el primer debate de Control Político porque siento que no están las herramientas suficientes para sacar provecho de un espacio como este y pediría lo mismo por parte de los compañeros. Gracias, Presidente.

Presidente:

Gracias, Representante Uscátegui. Tiene Derecho a réplica el Representante Germán Navas.

La Presidencia concede el uso de la palabra al Honorable Representante Carlos Germán Navas Talero:

Representante, yo aprendí en Derecho que existe la figura del defensor de oficio, o sea cuando el acusado es incapaz de defenderse o no es abogado y yo no creo que ese caballero sea incapaz para defenderse, para que tenga usted que salir a defenderlo. Yo dije claramente que esto era un debate contra la corrupción y lo que he denunciado es corrupción, si a usted le gusta el metro puede que sí, a mí no me gusta la corrupción suya peñalosa.

Presidente:

Tiene el uso de la palabra por tres minutos el Representante Carlos Carreño.

La Presidencia concede el uso de la palabra al Honorable Representante Carlos Alberto Carreño Marín:

Gracias, Señor Presidente. Realmente como aquí ya se ha señalado, un debate de control político faltando tan pocos meses para que termine una Administración pues es un debate que necesariamente tiene que basarse en analizar los resultados. De alguna manera un gobernante, alguien que se hace elegir, pues debería hablar con claridad desde un primer momento, si es cierto la tesis de que Bogotá se entregó destruida y que por lo tanto iba a ser imposible que hiciera absolutamente nada durante los cuatro años que le correspondía, señor Peñalosa, pues usted debió haberlo dicho con claridad, eso era lo que había que haberle dicho a los votantes, yo no estoy en capacidad de reconstruir esa ciudad que me están entregando destruida, por lo tanto no voten por mí porque soy incapaz, pero eso no fue lo que se dijo, eso no fue lo que se dijo y se engañó a miles de bogotanos con el cuento de la famosa tecnocracia, que como aquí también ya se ha dicho con suficiente claridad, terminó siendo una absoluta farsa.

Es decir, una Administración que no es capaz de garantizarle a los bogotanos, entregarle cuatro años después una ciudad mejor a la que recibió, es una Administración fracasada. Si hubiese que poner un titular de este debate es “No compartimos el fracaso al que llevaron a esta ciudad” y el Parlamento, el Congreso, la Cámara de Representantes y en particular quienes representamos a la ciudad de Bogotá consideramos, señor Peñalosa, que ese fracaso afecta gravemente la vida de las mayorías de esta ciudad y que por lo tanto va a tener repercusiones ahora sí hacia el futuro. Ya no hablemos con espejo retrovisor, sino hacia adelante, realmente ahora sí podríamos decir que se está entregando una ciudad destruida no sólo infraestructuralmente, sino moralmente.

Ese video lamentable que circulaba ayer, donde se anuncia que con perros se va a perseguir a quienes pretendan utilizar el Sistema Transmilenio sin pagarlo, nos recuerda hoy que se conmemora un aniversario más de la capitulación de los nazis ante el General Zhúkov, que concluyó la Segunda Guerra Mundial, pues nos recuerda esas nefastas épocas de persecución nazifascista hacia los ciudadanos para generar temor, para generar terror y la utilización recurrente del ESMAD para perseguir, para atacar, para golpear, para amenazar a todos los que luchan por sus derechos, por el derecho al trabajo, por el derecho a la vida digna, por el derecho a tener también la posibilidad de vivir en esta ciudad. No necesariamente teniendo que pactar con esa clase corrupta, que ha hecho de Bogotá un negocio particular, la ciudad queda destruida, pero los bolsillos de quienes han hecho negociados con empresas multinacionales quedan totalmente abarrotados de recursos, triste y lamentable, pero

esa es la Bogotá que tenemos hoy. Muchas gracias, señor Presidente.

Presidente:

Representante la palabra que estaba buscando era colado. Moción de Orden Representante Inti Asprilla.

La Presidencia concede el uso de la palabra al Honorable Representante Inti Raúl Asprilla Reyes:

A ver, Presidente, para que lo tenga en cuenta de ahora en adelante, a usted no le corresponde participar en el debate, no le corresponde, se lo he dicho varias veces y si el Representante hace intervención, a usted no le corresponde complementarla.

Presidente:

Gracias, Representante Asprilla, era simplemente una precisión lingüística, pero lo tendré en cuenta para el futuro. Tiene el uso de la palabra el Representante Gabriel Vallejo, por tres minutos.

La Presidencia concede el uso de la palabra al Honorable Representante Gabriel Jaime Vallejo Chujfi:

Gracias, Presidente y una bienvenida al señor Alcalde Mayor de Bogotá doctor Peñalosa. Quiero hacer memoria de algo que me ocurrió hace muchos años y es yo vengo de provincia, soy de Pereira (Risaralda), señor Alcalde y demás compañeros y tuve la fortuna de venir a vivir a Bogotá en el año 1994 y estuve aquí por siete años y pude ser testigo de excepción señor Alcalde y demás colegas, la transformación que tuvo Bogotá, una transformación innegable, una transformación desde lo cultural, pero también de lo social y también desde el punto de vista de infraestructura en donde claramente a los bogotanos, en este caso un bogotano por adopción nos mejoró ostensiblemente la calidad de vida y hay que reconocer que fue usted señor Alcalde el único que en su momento dio una solución clara, rápida e inmediata de tener un Sistema de Transporte Masivo, Sistema de Transporte Masivo que en el caso de mi ciudad Pereira, una ciudad pequeña, intermedia fuimos la primera ciudad en Colombia y creo que en Latinoamérica de menos de cuatrocientos mil habitantes que tuvimos un Sistema de Transporte Masivo.

Aquí uno se sorprende, porque veo unas bancadas distintas a las bancadas del Concejo, en dónde aquí hay una Bancada en teoría, de oposición a su Gobierno señor Alcalde, pero en el Concejo hacen parte de la Bancada de Gobierno. Claro, yo entiendo que a ellos les gusta el caos, a ellos les gusta gobernar el caos que gobernó a Bogotá durante once años y que usted llegó en un momento muy difícil de la historia, señor Alcalde. Esa es la realidad y quizás hoy su popularidad no lo favorece porque le tocó llegar a enmendar el desastre que ocurrió durante los once años atrás. ¡Ah! hablaron de videos tenebrosos, yo sí les digo que video tenebroso vi en meses pasados, de ver a un exalcalde recibiendo fajos de billetes, eso sí es un video tenebroso.

Por eso, señor Alcalde, como bogotano por adopción quiero pedirle un favor, no permita que la licitación del metro no se concluya, usted tiene una obligación con los bogotanos, termine y deje lista la licitación del metro, el peor error que puede cometer usted como administrador local de esta capital, como decía un tío mío, la única ciudad de Colombia es Bogotá el resto son pueblos grandes. Le pido señor Alcalde que deje lista la licitación del metro de Bogotá, porque a las tres administraciones anteriores les quedó grande. Gracias, señor Alcalde.

Presidente:

Tiene el uso de la palabra el Representante Juan Carlos Losada, por tres minutos y concluyen las intervenciones, procederá a responder las preguntas el señor Alcalde y a cerrar el debate los citantes.

La Presidencia concede el uso de la palabra al Honorable Representante Juan Carlos Losada Vargas:

Muchas gracias, Presidente. Primero que todo yo quiero recordar aquí que fue mi amigo y compañero además de todas las luchas Germán Navas Talero, quien citó hace cuatro años al Alcalde Gustavo Petro, debate que no pudimos terminar jefe Lorduy porque se pidió la verificación del quórum y no nos permitieron debatir con Gustavo Petro como en aquella época, digamos, ameritaba ese debate.

Luego Germán Navas Talero ha sido un Representante al que siempre le han importado los temas de Bogotá, ¿y sabe por qué lo citó doctor Peñalosa? Citó a Gustavo Petro porque en aquella época, Petro tenía una política que provenía de la Alcaldía de Bogotá querido Representante de las FARC, para que los policías multarán a los infractores de tránsito por cualquier cosa, por cuotas, exactamente les puso cuotas. Si eso no es un abuso de autoridad yo no sé qué lo será, una cosa verdaderamente vergonzosa y fue Germán Navas Talero quien citó aquí a ese debate, luego yo no creo que aquí se trate de satanizar el debate de ninguna manera, ni de un lado ni del otro y mucho menos a quienes estamos en el centro, porque aquí hay algunos de nosotros que estamos en el centro, algunos en el centro derecha querido Representante Lorduy y López, algunos de nosotros en el centro izquierda, pero siempre terminamos nosotros en el sánduche de las peleas de los dos extremos.

Se preguntan, ¿qué vamos a hacer para solucionar esa situación de Bogotá? Pues aquí el Representante López y yo hemos presentado un proyecto para que haya segunda vuelta en elección del Alcalde Mayor de Bogotá, justamente a ver si podemos de alguna manera, combatir esta polarización en la que está nuestra ciudad que ha empobrecido el debate político en Bogotá y que tenemos que recuperar cuanto antes, en el ánimo en el que yo sentí la intervención de mi compañero López, con el cual digamos estoy de acuerdo y es que aquí tenemos es que empezar de nuevo a mirar para adelante.

Yo podría aquí echarme un discurso de media hora sobre todas las cosas con las que no estoy de acuerdo con el Alcalde Peñalosa y con el Alcalde Petro, porque la verdad es que cuando uno es racional, cuando uno es imparcial, cuando uno mira las cosas desde un prisma de racionalidad, por supuesto que habrá aciertos y habrá desaciertos. Por ejemplo, Gustavo Petro desacertó cuando cerró la Plaza de Toros, La Santamaría, de forma ilegal y ahí está como nos tocó volverla a abrir. Acertó, por ejemplo, en los temas del mínimo vital del agua, usted por ejemplo Alcalde Enrique Peñalosa acierta cuando crea el Instituto de Bienestar y Protección Animal, cero populismo animalista, institucionalidad. Se equivoca doctor Peñalosa en haberle dado ese fortín político a un partido y además a una iglesia religiosa, yo creo que ahí usted desacierta, qué bueno que haya creado esa institución, pero fíjese que los animalistas de verdad quedaron por fuera de la posibilidad de tomas de decisiones con respecto al IDPYBA.

Yo creo que el tema del metro hoy, si bien yo soy de quienes cree doctor Germán Navas, que estamos profundamente equivocados en hacer un metro elevado, porque yo también he estado en Nueva Delhi y sé perfectamente los inconvenientes que eso tiene, es un debate superado doctor Peñalosa, yo creo que ese debate ya no es el debate y cuando uno lo ve, ¿por qué lo digo doctor Navas? Porque vaya y vean a los candidatos, yo no he visto, solamente he visto a un candidato que es el más cercano a Germán Navas que es Hollman Morris que le dice NO al metro, de resto Claudia López con el que todos ustedes aquí o la gran mayoría de quienes son críticos hoy de ese modelo, ella ya salió a decir que ese metro ella lo va a hacer y lo mismo ha dicho Miguel Uribe, creo que ahí ya no es donde está la discusión hoy.

Pero bueno, algunos de nosotros yo reitero, yo estoy con el doctor Racero, yo prefiero un metro Subterráneo, creo que eso es lo que se merece Bogotá, pero me parece que ahí ya no es de dónde está el pulso político hoy en Bogotá. Yo estoy de acuerdo con usted doctor Peñalosa que hay que darle una solución a la Séptima, no me gusta el Transmilenio por la Séptima, pero estoy de acuerdo con usted que en cuarenta años no vamos a solucionar absolutamente nada, si es que creemos que por ahí tiene que pasar un metro, cuando el propio Conpes del metro dice que no habrá recursos para hacerlo, en eso no puedo estar. Discrepo profundamente doctor Peñalosa de lo dicho aquí por usted, con respecto al debate de buses eléctricos versus los buses Euro 5 y Euro 6, porque las normas le permitían a usted doctor Peñalosa, le permitían a usted contratar con un único oferente o un solo proveedor, la Ley 80 y la Ley 1150, en esos términos son claros y ahí los bogotanos vamos a sufrir quién sabe cuántos años más como ya nos había condenado el doctor Petro, a tener que vivir en el diésel como usted bien lo señaló, yo creo que aquí los debates tienen que ser de lado y lado.

Presidente:

Gracias, muchas réplicas. Un segundo, tiene el derecho a réplica, empieza el doctor José Daniel López, dos minutos por réplica.

La Presidencia concede el uso de la palabra al Honorable Representante José Daniel López Jiménez:

Hemos hecho un equipo maravilloso doctor Losada, eso no lo pongo en duda. No, permítame hacer dos comentarios aprovechando su intervención, lo primero, una discrepancia absolutamente puntual y es que yo sí creo que la pertenencia de un funcionario público a una Iglesia o el ejercicio de determinada perspectiva de la fe o de su espiritualidad, no lo inhabilita en modo alguno para ejercer un cargo público, primer punto.

Y el segundo, usted plantea la categorización entre derecha centro e izquierda y se la compro y yo me considero de centro, pero yo creo que este debate nos empieza a llevar a una categorización más fina y más precisa para este momento y es la categorización que le aguarda a Bogotá en el mes de octubre y es la categorización entre quienes debaten los problemas hasta el infinito, se dedican a sembrar dudas infundadas y a buscar culpables, o entre quienes nos dedicamos a buscar soluciones prácticas, a buscar acuerdos como lo hemos hecho usted y yo dentro de este Congreso y a construir soluciones colectivas doctora Ángela María, yo creo que esa es la diferencia entre la búsqueda de culpables y la búsqueda de soluciones, yo me apunto en el segundo, adelante con su réplica por supuesto.

Presidente:

Una moción de orden. Primero la pidió el doctor Losada, una moción de orden. ¿Se quiere declarar la Comisión en Sesión Permanente?

Secretaria:

Sí lo quiere, señor Presidente, por unanimidad de los asistentes.

Presidente:

Tiene una moción de orden el doctor Juan Carlos Losada, de un minuto, ¿en qué sentido es su moción?

La Presidencia concede el uso de la palabra al Honorable Representante Juan Carlos Losada Vargas:

Presidente mi moción de orden va en el siguiente sentido, primero, el doctor López no se refirió de manera alguna a nada que yo haya dicho en lo que yo lo haya mencionado a él, si él se siente aludido y pidió una réplica por alusión en términos de que yo dije la verdad aquí, de que el IDPYBA se lo han cogido unas personas que tienen intereses religiosos, dejando por fuera los intereses de quienes defendemos a los animales, lo reitero y entonces que le vuelvan a dar la réplica por alusión. Pero no entiendo qué fue lo que pasó en esa réplica porque nada de lo que yo dije ha sido contradicho de ninguna manera por el Representante López. Muchas gracias.

Presidente:

Tiene el uso de la palabra el Representante Lorduy, su derecho a réplica,

La Presidencia concede el uso de la palabra al Honorable Representante César Augusto Lorduy Maldonado:

Representante Losada, bienvenido, la ubicación al centro se la compro. Mire, yo hice una intervención lo más delicada posible, simplemente para tratar de mandarle un mensaje a todos los que nos están viendo y escuchando. Entiéndanlo, yo viví esta situación en Barranquilla, hace veinte años nadie se ponía de acuerdo y por eso mencioné la inauguración del semáforo en Varanasi - India, por eso mencioné la columna del Profesor Yarumo en 1993, doctor Losada, desde allá viene ese debate, por favor yo creo que la ciudadanía independiente de considerar lo rico o no, está cansada y si piensan en la ciudadanía de Bogotá pues empiecen a trabajar por ella, pero esto no le da ninguna oportunidad. Muchas gracias.

Presidente:

Gracias, Representante Lorduy. Tiene el uso de la palabra el Representante Carreño en su derecho a réplica, al Representante Losada y después la Representante Robledo, en su réplica al Representante López, con lo cual cerramos las intervenciones, responden el Alcalde y los citantes.

La Presidencia concede el uso de la palabra al Honorable Representante Carlos Alberto Carreño Marín:

Una cosa, doctor Losada, podría llamarlo también representante del Partido Liberal. Yo realmente no soy ni me considero defensor de oficio de Gustavo Petro, yo acá no soy petrista, soy Representante a la Cámara por el Partido Fuerza Alternativa Revolucionaria del Común, pero sí quiero dejar una cosa sentada acá. De estos debates deberíamos tratar de extraer conclusiones, ojalá la opinión pública extrajera conclusiones y eso necesariamente implica hablar un poco en los términos en los que se ha manejado el debate acá, con el que no estoy totalmente de acuerdo, que me parece que precisamente evita que las conclusiones vayan en la dirección de aportar a las soluciones futuras, a los problemas. Y como aquí se han puesto retrovisores, pues he mencionado ese nombre, pero no porque sea defensor de oficio ni mucho menos oficioso de nadie, defendiendo a mi partido y la línea clara de intereses de los sectores sociales.

Presidente:

Tiene su Derecho a réplica la doctora Ángela María Robledo, no al doctor José Daniel López.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la Honorable Representante Ángela María Robledo Gómez:

Lo que yo quiero es recordarles en la línea de lo que dice el Representante Vallejo, Bogotá es una ciudad sólida, Bogotá tiene los mejores indicadores en cobertura de la educación, de la salud, los

mejores indicadores en disminución de la pobreza, en un ejercicio de construir sobre lo construido durante muchos Gobiernos, no nos vengan a dar aquí clases de relación con la ciudadanía, cuando esta fue la primera ciudad que tuvo presupuestos participativos en las localidades, rendiciones de cuentas, ejecuciones presupuestales, como cuando trabajé con Antanas Mockus de ciento por ciento en todas las entidades, no nos vengan a dar aquí ejemplos de que entonces los del centro, son los que saben cómo se hacen las cosas, es lo primero que tendría que decir.

Y lo segundo, a mí sí que me alegra saber ahora que el Cambio Radical se pasa para el centro, es que Cambio Radical estuvo todo el tiempo.

Presidente:

Tiene el uso de la palabra para que responda las preguntas, desafortunadamente muchos quienes hicieron preguntas no se encuentran en el recinto, pero el Alcalde Mayor de la ciudad va a responder las inquietudes, dudas y preguntas que ustedes le han planteado, para dar paso a los citantes para que cierren el debate como así lo ordena la ley. Tiene la palabra el señor Alcalde Mayor de Bogotá Enrique Peñalosa, por quince minutos.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Enrique Peñalosa Londoño, Alcalde Mayor de Bogotá:

Gracias, Presidente. Bueno aquí ha habido toda clase de sugerencias calumniosas sin ningún fundamento, entonces yo los invito, bienvenidos a que presenten alguna prueba de algo, a que pongan algún denuncia, no simplemente entrar a hacer sugerencias calumniosas a diestra y siniestra, eso le resta seriedad a la política colombiana.

Con relación a algunos de los puntos y preguntas que se han hecho, muy puntualmente, por ejemplo, el Patio Taller tiene todas las licencias ambientales, todas las licencias ambientales. Sobre el tema del material particulado las emisiones de los buses a gas, en cuanto a lo que son material particulado que es lo que genera problemas de salud, los buses a gas tienen cero emisiones de material particulado, de manera que por eso son Euro 6 igual que los buses eléctricos.

Tercero, vuelvo a insistir, yo sí así aquí haya algunos que digan, respeto mucho esa posición, que hubiéramos podido decir, exigir que fueran exclusivamente propuestas eléctricas, sabiendo que había un solo proponente, lo que significaba entregar a dedo un contrato de cientos de millones de dólares así fuera parcial a un proveedor, eso no va conmigo, eso no me parece ético, ni correcto, ni conveniente para el país y para que quede claro, porque algunos parece que no habían entendido aquí, se nos fue el representante, obviamente para ese tipo de buses, para ese tipo de buses no había ningún proveedor en ese momento en el mundo, buses biarticulados de plataforma alta, había uno que dijo que los podía producir, entonces lo que nosotros hicimos fue darle unos puntos muy altos a los buses Euro 6 lo que produjo que, cuando no había restricciones de plazo

solamente compitieran los eléctricos con los de gas que ambos son Euro 6 y hoy la mayoría de los buses que van a llegar son buses con gas.

Otra serie de afirmaciones que se han hecho aquí que son absolutamente falsas, es el tema de que a Pedregal se le quitaron obligaciones, al plan parcial de Pedregal no se le ha quitado absolutamente ninguna obligación, ni eso es lo que está investigando la Procuraduría, ni la Procuraduría lo ha dicho, ahora que se han hecho afirmaciones falsas. Con relación al acceso del Regiotram al metro, sí está contemplado que el Regiotram llegue al metro frente a la Estación Central, no se han terminado de definir los acuerdos entre la Gobernación, pero nosotros estamos apoyando y dándole todo el respaldo al Regiotram.

Sobre la participación ciudadana, se hicieron más de trescientas reuniones con organizaciones ciudadanas, no sé cuántas serían suficientes para que consideraran suficientes, más de trescientas reuniones con organizaciones ciudadanas, incluso yo recibí a varios grupos ciudadanos personalmente con relación a este tema. Vale la pena tener claro que para la movilidad vuelvo a insistir, es crítico el tema del Transmilenio Séptima, por ejemplo alguien que está hoy en Suba, porque además el Transmilenio Séptima se encaja con dos proyectos que también vamos a hacer y especialmente con el Transmilenio 68 – 100, alguien que está hoy en Suba para ir a Usaquéen puede demorarse más de una hora en transporte público, o en Niza, con el Transmilenio Séptima - 68 la persona va a tomar el Transmilenio en la Avenida Suba, sube por la 100, toma la Séptima y llega a Usaquéen en quince minutos y así sucesivamente.

Aquí el Representante Racero hizo una serie de afirmaciones totalmente falsas de todo tipo, para comenzar no existe ese documento del BID, yo quisiera que lo presentará aquí a la Comisión, lo invito, más aún el BID es una de las entidades que está financiando ese documento que dijo usted que era del BID, un documento oficial del BID oponiéndose al Metro Elevado, no existe y yo lo invito a que lo presente acá, porque eso no es cierto lo que usted dijo acá. Y Segundo, sobre el tema de las grandes obras como dice que no se ha hecho nada, yo, como aquí, tenemos al Representante de Colombia Humana, que nos diga qué son las obras que hizo la Administración pasada, ¿cuáles son? Que nos cuente porque no las conocemos, ¿dónde están?

Nosotros sí hicimos, por ejemplo, no entregó un solo colegio nuevo, nosotros estamos entregando más de cincuenta edificios de colegios nuevos, vamos a dejar el metro contratado, acabamos con el Bronx en vez de seguir allá promoviendo la drogadicción, acabamos con el horror del Bronx, estamos haciendo el Bronx Distrito Creativo, vamos a dejar tres mega hospitales contratados, estamos haciendo cientos de parques, vamos a dejar contratada la troncal de la Caracas de la prolongación de la Caracas, la Troncal 68 – 100, la Troncal Avenida Ciudad de Cali,

además de muchísimas otras obras como la Avenida Bosa, la Avenida Ciudad de Cali, la prolongación de la Carrera Novena, la prolongación de la 127 sobre la Boyacá, la Troncal Avenida Américas, la Avenida Tabor, etcétera, etcétera.

Para no hablar de la compra de buses nuevos, nosotros sí hicimos una licitación para tener buses nuevos, nosotros si no renovamos unos contratos con unos buses contaminantes que están envenenando a los ciudadanos que tenían un millón de kilómetros, eso sí no lo hicimos nosotros, nosotros sí hicimos esa licitación, nosotros estamos haciendo el Bronx Distrito Creativo donde era el horror del Bronx, obras, estamos haciendo seis Centros Felicidad, obras, seis Centros Felicidad con piscinas olímpicas, con auditorios, con gimnasios, etcétera.

Y termino, no sé cómo ando de minutos, terminé señalando, vuelvo a repetir, la Troncal Séptima tiene el respaldo de la Sociedad Colombiana de Arquitectos, de la Sociedad Colombiana de Ingenieros, de la Cámara Colombiana de Infraestructura, del Rector de Los Andes, el Rector del Rosario, el Rector de la Tadeo, el Rector de la Universidad Distrital, el Rector de la Javeriana, de manera que son todas opiniones altamente técnicas, aquí lo que yo sí no he oído, lo que yo no he oído de todos los críticos de la Troncal Séptima, es ¿qué es lo que proponen a cambio? ¿Qué es? Lo que es cierto es que esa vía está totalmente embotellada, aquí muchas expresiones muy emocionales de que es la vía emblemática y demás, no hay absolutamente ninguna propuesta.

Ya dicho, y yo desafío a que cualquiera me demuestre que un tranvía en la Séptima puede movilizar más de nueve mil pasajeros hora sentido, cuando lo que se requiere son veinticinco mil pasajeros hora sentido, entonces aquí el Tranvía no funciona para la Séptima, además de que tiene un mayor costo, además de que exige toda clase de intercambios, entonces el Tranvía no es una opción, la única opción, también yo quiero decir, quién es el que está diciendo aquí y yo quisiera escucharlo, que van a hacer un metro subterráneo en la Séptima antes de cuarenta años, ¿de dónde van a salir los recursos? ¿Dónde están? En vez de hacerlos en otro lado, entonces, ¿qué es lo que se va hacer en la Séptima cuando ya está totalmente trancada?

Entonces, que quede absolutamente claro, aquí está la Séptima que va a ahorrarle cientos de horas a cientos de miles de ciudadanos principalmente de sectores populares, cosa que no le preocupa a los que se oponen al Transmilenio por la Séptima, ese Transmilenio por la Séptima que va a generar más de cuarenta mil empleos, ese Transmilenio, entonces...

Presidente:

Disculpe, Representante Ángela María, de verdad es imposible escucharla, le pido el favor, pero yo entiendo, desde acá no se oye la voz de absolutamente nadie más, Representante puede hablar pero le está contestando al Representante al lado suyo, por supuesto y le estoy pidiendo si puede

por favor coménteles al Representante Navas y el con mucho gusto podrá expresar lo que ustedes a bien tengan, pero es que es imposible escucharlo porque él dice algo y usted dice ¡uy, no sé qué! y es realmente imposible.

Una moción de orden, acá se lo leo mí apreciada Representante. Respeto a los citados, por segunda vez: Artículo 74. Quienes sean convocados o citados a concurrir a las sesiones, tienen derecho cuando intervengan en los debates, cosa que está haciendo claramente el Alcalde, a que se les trate con las consideraciones y respeto debido a los Congresistas. Cuando usted habla Representante yo nunca me burlo ni la interrumpo, por eso es que le exijo el mismo respeto por el Alcalde. Tiene una moción de orden Representante Edward y le adicionamos tres minutos más al señor Alcalde.

La Presidencia concede el uso de la palabra al Honorable Representante Edward David Rodríguez Rodríguez:

A ver doctora Ángela María en tono menor, yo creo que ustedes han venido adelantando un debate, a ver doctora Ángela María, por favor escúcheme, usted siempre pide que la escuchemos, por favor escuche. Estoy pidiendo una moción de orden y quiero si usted me permite procedo en qué va mi moción de orden, perfectamente y además es legal y usted que es una mujer respetuosa de la Constitución y de la Ley pues le pido que cumplamos con la Ley 5ª y procedamos como dice el Presidente y es escuchar al citante, para que si usted quiere volver a intervenir lo haga, pero de verdad que nosotros no nos podemos concentrar escuchando al citante porque usted está y se lo digo con profundo respeto, está diciendo sí o no y si quiere después posteriormente hablamos sobre el tema, pero yo sí le pido que cumplamos la Constitución y la ley.

Presidente:

Tiene su Derecho a réplica Representante Robledo.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la Honorable Representante Ángela María Robledo Gómez:

Perdón, si se trata de un escenario que molesta porque estamos comentando que hay cosas que dice el Alcalde que no creemos y nos producen hilaridad y eso no está prohibido, yo también le pido Representante Santos que le diga al doctor Peñalosa que no insulte a nuestro compañero David Racero y que no le diga mentiroso, no le escuché ninguna alusión al señor Peñalosa para que respete la Ley 5ª.

Presidente:

Continúa con el uso de la palabra el señor Peñalosa.

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

Bueno, entonces, aquí este es un tema que yo me dirijo a ustedes Representantes y a los ciudadanos de Bogotá, aquí tenemos una obra, un proyecto que

está absolutamente listo que lleva muchos años de diseños, que se han invertido más de cuatrocientos mil millones de pesos en la compra de predios, que va a ahorrarle cientos de horas de viaje, mejor dicho a cientos de miles de personas les va a ahorrar por lo menos dos horas diarias de viaje, aquí tenemos ya una vía que está completamente trancada, embotellada en Usaquén, de Usaquén a la 94 y que se embotellará cada vez peor, porque hay proyectos para construir cientos de miles de viviendas y oficinas hacia el norte y aquí hoy no se ha oído ninguna propuesta de qué es lo que se podría hacer en la Séptima distinto de Transmilenio, yo no he oído aquí ninguna propuesta, ni una sola propuesta de qué es lo que se podría hacer distinto del Transmilenio por la Séptima, no hay ni una sola propuesta. Entonces es muy fácil decir, aquí tenemos una responsabilidad grande, si ese proyecto no se hace esa vía se va a embotellar por completo, de manera absoluta en los próximos años.

Y termino simplemente sobre el tema metro, al Representante Vallejo que se preocupa de que ojalá no vayan a parar este proyecto, ojalá no vayamos a parar por razones políticas este proyecto del metro. Este es un metro que está listo jamás, jamás en la historia, Bogotá ha estado lista para contratar un metro, como estamos hemos surtido toda clase de instancias, ha sido un esfuerzo gigantesco de todo tipo, en este momento abrimos la licitación final, en junio es decir en un par de meses, adjudicamos el metro de Bogotá en septiembre y el metro de Bogotá comienza a construirse en marzo del año próximo. Es bastante triste y preocupante que haya líderes de los que aspiran a tener el respaldo ciudadano, que dicen que quieren desbaratar este proyecto, este metro de los ciudadanos y que están haciendo todos los esfuerzos jurídicos, judiciales para ver si logran impedir que los bogotanos tengan Metro, pero en cuanto a nosotros, ese proyecto está absolutamente listo, abrimos licitación en junio, se adjudica en septiembre, en marzo comienza la obra y en el año 2025 los ciudadanos de Bogotá podrán estar utilizando el metro de Bogotá.

Presidente:

Gracias de nuevo, nunca habíamos leído tanto el reglamento, cierran los dos citantes. ¡Ah! tienen un derecho a réplica el Representante Racero, un minuto y procedemos quince minutos cada uno de los citantes.

La Presidencia concede el uso de la palabra al Honorable Representante David Ricardo Racero Mayorca:

Gracias, señor Presidente. Si fue obviamente la alusión directa, se equivoca señor Alcalde y nosotros no somos como usted, yo no soy como usted, aquí está, ojalá la cámara lo pueda enfocar, ya lo estoy imprimiendo, ya mi equipo de trabajo lo va a traer, se lo voy a dar a usted, no solo la Comisión a usted, para que lea otras cosas diferentes a su propia visión, nos sigue diciendo mentiras, sigue diciendo que vamos a hacer, que vamos a hacer, que vamos a hacer, estamos en el tercer año, tercer año

y medio señor Alcalde y sigue prometiendo como si estuviera en campaña. No soy igual que usted, mire aquí tengo diez promesas de cuando usted decía que se iba a anunciar, que anunció la contratación del metro desde el 2016 hasta la fecha, diez anuncios diciendo que se va a contratar, que se va a contratar y lo sigue extendiendo, no somos igual que usted señor Alcalde, se lo voy a imprimir.

Y por último, la última reflexión, yo creo que tiene que tranquilizarse, las bancadas no solamente de oposición le hemos venido diciendo, el Centro Democrático hasta Cambio Radical, otras bancadas le han comentado, escuche señor Alcalde. Tenga un poco de altura con su ciudadanía, mírelo aquí está, se lo entrego, aquí está ante la opinión pública, el mentiroso es usted, no somos igual que usted y los vamos a derrotar a usted y su proyecto.

Presidente:

Tiene el uso de la palabra, ¿quién quiere empezar de los dos? Representante Inti, dijo que no necesitaba los quince, ¿diez minutos? Diez minutos, si necesita más se le extiende. Gracias, Representante Racero, diez minutos Representante Inti Asprilla para que cierre el debate en su condición de citante.

La Presidencia concede el uso de la palabra al Honorable Representante Inti Raúl Asprilla Reyes:

Muchas gracias, señor Presidente. A ver, primero, yo no voy a agradecerle a usted señor Peñalosa que venga al debate, es su deber, pero le reconozco a usted que después del debate al que vino obligado por un Auto de la Corte Constitucional sobre la Van Der Hammen ha tenido lealtad democrática en hacer el debate, hemos cuadrado la fecha, los aplazamientos han sido de mutuo acuerdo y como reconocimiento a esa lealtad democrática que usted ha tenido hacia mi ejercicio de control político le voy a dar un consejo. Yo veo señor Alcalde que usted tiene un debate atravesado en el corazón, que necesita hacerlo, que necesita exorcizarlo y es el debate con Gustavo Petro, yo en su momento le lancé este reto, usted no lo cumplió, le dije Peñalosa súbase al Transmi y nunca lo hizo, láncele el reto a Gustavo Petro que lo cite a un debate de control político y usted le responde directamente a Gustavo Petro y zanjamos definitivamente la discusión, ya, esa es la propuesta que yo le hago a usted, usted necesita hacer eso.

Ahora, estamos tal vez en el último debate que yo le hago a usted, esperando que no logre avanzar con su tema Doña Juana, pero estamos tal vez en el último debate que yo le voy a hacer a usted como Representante a la Cámara por Bogotá. Yo tengo que hacer varias precisiones, primero, ninguno de los que estamos acá le ha hablado de metro por la Séptima, mentiras, nadie ha osado decirle eso a usted porque además nadie lo tiene en su cabeza. Ahora, vamos por partes, en un debate respecto a un Alcalde saliente, se hace una evaluación y hemos hecho una evaluación respecto a tres temas

concretos: Renovación Fase 1, Fase 2, Transmilenio por la Séptima y Metro.

Renovación Fase 1 y Fase 2, a usted yo no le he dicho que se aspiraba que ante una urgencia de la renovación de la flota inmediatamente lograra hacer 100% eléctrico, nadie le dijo eso, yo a usted le dije que evaluaba una vez usted concluía la licitación, que lamentablemente en época de calentamiento global, no se abrió la puerta hacia una tecnología verdaderamente de cero emisiones, nunca hablé de 100%. Ahora, mentiras que se han dicho, ha dicho usted que solo había un oferente, en su momento ocho empresas le mostraron su interés para participar en la licitación con buses eléctricos, ¿qué es lo que pasa? El papel aguanta todo y la tecnocracia aguanta todo y la licitación se estableció de tal manera que obviamente pues solo quedaba ese oferente, eso es.

Ahora, nadie le está criticando a usted, para que lo entienda, porque yo sé que a usted le gustaría que los debates se dieran diciéndole cosas que nadie le ha dicho, yo a usted no le he criticado que haya adquirido buses a gases con tecnología Euro 6, le he hecho a usted la precisión que no son cero emisiones, pero que obviamente es una mejora respecto a lo que se tenía anteriormente. Se le ha criticado a usted la adquisición de los buses con tecnología Euro 5, buses que ya no se pueden vender en Europa porque en Europa están en un proceso de transición hacia sistemas de buses que no generen ese alto riesgo de cáncer como lo sigue generando, a pesar de que es mejor respecto a Euro 1, Euro 2, el Euro 5.

La Séptima señor Alcalde, ¿y acá qué es lo que decimos nosotros? Ojalá Bogotá tuviera la mejor solución en movilidad que pueda tener para el corredor no solamente suroccidental sino oriental, respecto a la Séptima. A mí no me gusta, no me gusta ese esperpento o esa línea de metal atravesando la Séptima es tan simple como eso, no me gusta y estoy en mi derecho de decir que no me gusta y le he dicho a usted que hubo alternativas que no se exploraron y ahí está digamos una de las solicitudes que hacen constantemente sus defensores de oficio, que no le gusta escucharnos a quienes hablamos con argumentos y desmontamos con técnica las falacias de la tecnocracia. Había la posibilidad señor Alcalde, de ejercer acciones para que el carril exclusivo de la Séptima sea respetado de mejor manera por los particulares, hoy en día no es suficientemente respetado. Segundo, había la posibilidad señor Alcalde de hacer unas mejoras en las rutas que hay hoy en día en la Séptima para que lleguen hasta el Codito, eso no se ha hecho, esas eran alternativas que no quiso tener en cuenta esta administración.

Y el proyecto de la Séptima atado a su proyecto de Metro Subterráneo y vuelvo a decir, el papel aguanta todo, porque es que acá los estudios oh coincidencia en Colombia y en Bogotá, todos los estudios conducen a Transmilenio, en Yakarta desmontaron BRT, ¿será que allá están locos? En Santiago de Chile le dijeron adiós al BRT bienvenido el futuro, será que allá están locos, ¿qué

es lo que ha pasado acá? Que todos los estudios que usted dice independientes y técnicos, terminan siempre reafirmando una obsesión que usted tiene y es el Sistema de Transmilenio, yo no digo que toque desmontar completamente el Transmilenio, pero no puede ser el eje de la movilidad en una ciudad como Bogotá. Ahora, le va a decir usted mentirosa a la Procuraduría, ¿qué dice la Procuraduría? No hay armonización entre el proyecto Séptima Transmilenio y plan parcial y por eso se lo suspendió y si no fuera grave no se lo hubiera suspendido, es así de simple. Tiene además usted problemas porque un proyecto como Transmilenio en un corredor estrecho como la Séptima lógica elemental, pues obviamente va a traer este tipo de disensos por parte de la ciudadanía, tiene también problemas usted con el puente de la 85, es posible que tenga problemas con la afectación a bienes que constituyen Patrimonio de la Nación y el Distrito y esas son las complejidades, pero usted decidió centrarse en ese proyecto.

Ahora metro. Primero, respecto a lo que se ha dicho, nadie ha dicho que automáticamente de los candidatos de mi partido, de la candidata de mi Partido no ha dicho que va a hacer su metro, su metro se hará única y exclusivamente si es adjudicado, ¿por qué? Porque es la complejidad que usted le va a dejar a la ciudad y va a tocar lidiar con eso, ahora ¿qué es lo que nosotros decimos respecto al metro? No me gusta un metro elevado en un corredor estrecho como es la Caracas es de simple lógica, no me gusta, no me gusta un metro elevado por un corredor estrecho como es la calle 8ª Sur, no me gusta un metro elevado pasando a cuatro o cinco metros de las ventanas de las casas de la gente, no me gusta un metro elevado que va a colapsar la ciudad en su construcción.

Ahora, usted que quiere tratar de poner esto como una discusión ideológica, yo puedo coincidir con usted, que puede haber metros elevados en corredores viales amplios, puedo coincidir que puede haber un metro elevado eventualmente en la 1º de Mayo, o en la autopista Norte, claro que puedo coincidir con eso. Lo que le estamos diciendo a usted y en virtud del principio de transparencia, es que ojalá ya que se gastaron cuatro años de estudios en la administración anterior, vamos para tres años y medio de estudios en su administración, que Bogotá tenga el mejor metro posible y que ojalá, lanzo también ese reto, se pongan en comparación no como se hizo al comienzo con los estudios del SYSTRA, un estudio de tres meses, los costos y beneficios, de lo que se había proyectado en metro subterráneo y los costos y los beneficios de lo que usted ha avanzado con su proyecto de metro elevado.

Ahora, respecto a los costos. Transmilenio por la Séptima y metro elevado son siameses, eso a unos costos de 15.5 billones de pesos mal contados, 15.5 billones de pesos, el metro subterráneo traído a valor presente da un costo de 17 billones de pesos, es decir una diferencia menor al 10% y usted de todas maneras una cosa que no pudo hacer, usted

le prometió a la ciudadanía que lo iba a poder hacer y no lo puedo hacer, no pudo construir el metro elevado de una manera más rápida, no lo pudo hacer, ¿por qué? Porque le ha tocado recomenzar de cero y empezar a hacer una serie de estudios y es posible también que su metro elevado por no tener en cuenta una cosa que se llama la participación ciudadana, porque a ver, me ha dicho usted también señor Alcalde que los metros elevados no generan contaminación auditiva. Me va a decir usted que cuando pasa un metro a cinco, diez, quince metros de la casa no suena, teniendo en cuenta además que acá a diferencia de Europa donde por necesidades meteorológicas siempre hay separación termoacústica, me va a decir usted acá, que las ventanas delgadas que normalmente tienen los bogotanos en sus casas, ¿van a aislar el ruido que produce?

Ahora, ojalá el Gobierno nacional que usted constantemente dice hemos avanzado, claro usted es amigo del Gobierno nacional, fue amigo del Gobierno Santos y es amigo del Gobierno Duque, ojalá por honestidad con los bogotanos y eso es lo que estamos pidiendo, se compare este proyecto que tiene el Alcalde, que nos va a quedar de por vida, que va a causar, si se llega a hacer, un traumatismo en su construcción, ojalá ese proyecto sin ningún sesgo que es que lo hizo anteriormente la administración de Gustavo Petro, se compare en técnica y de manera imparcial por universidades dentro y fuera del país y a título de evaluación, los bogotanos puedan hacer un balance si sus promesas de campaña fueron ciertas, fueron realizables, o si eran la mejor solución hacia el futuro. Muchas gracias.

Presidente:

Gracias, Representante Asprilla. Tiene los mismos quince minutos el Representante Germán Navas Talero, para concluir el debate.

La Presidencia concede el uso de la palabra al Honorable Representante Carlos Germán Navas Talero:

Gracias, Presidente. No me gustó el tratamiento de mentiroso que le dio el citado Alcalde, al compañero Racero, aquí presente. ¿Por qué? Porque él me mostró y tiene acá la prueba de que el que faltó a la verdad fue usted, él tiene la comunicación y usted dijo que era mentira. Pero hay algo más, usted sí es mentiroso porque usted dijo que era doctor en tanto él si está terminando el doctorado, haga la comparación, él está terminando el doctorado, no tuvo que inventárselo como usted. Pero mire, usted vino aquí como chino chiquito a echarle la culpa al anterior, usted no contestó una sola por usted, usted se prendió de los errores de Petro, yo no soy petrista, yo soy independiente por fortuna, usted no contestó ni una, siempre es que Petro no hizo, parece un chino chiquito, es que como el otro hace yo tampoco hago, pues si Petro no hizo nada, usted ha debido hacer algo.

Y hay otra cosa que no le han explicado a la gente, resulta que hay un señor que hace lo que debería hacer el Secretario de Movilidad, que no sé qué hará porque la movilidad es inmovilidad, es un señor Óscar Edmundo Díaz. El señor Oscar Edmundo Díaz por si ustedes no lo saben, es el asesor de movilidad de él y ese señor gana treinta y dos millones de pesos mensuales, más que ustedes, esta foto no me la inventé yo, ahí está en Semana y titulan ¿qué hay detrás de las reuniones del asesor de Peñalosa con Volvo? Usted no iba, mandaba al clon de Bocarejo a que se reuniera con Volvo y aquí está, ahí está, yo no estoy inventándomelo, eso está ahí, porque usted dice que a usted le inventan todo, aquí está, yo le estoy hablando con pruebas.

Usted dice que tiene un santoral alrededor, pero hasta donde yo tengo entendido el señor Franco de la CAR fue procesado y destituido y trabajaba en llave con usted en lo de la Van Der Hammen, el señor Cruz, Secretario Ambiental está siendo investigado, la Directora del IDU aquí presente le abrieron investigación, lo debe saber ya ella y el señor Secretario de Movilidad aquí sentado, también tiene investigación por el negocio que usted criticaba, que porque no había semáforos inteligentes, porque él estaba cometiendo un chancuco según informe de la Procuraduría, para contratar esto, yo no lo dije. La investigación la tiene la Procuraduría por los semáforos, señores, mírenlo ustedes, yo no estoy calumniando a un inocente, al mejor Alcalde que ha tenido Colombia, estoy diciendo las cosas con pruebas, porque usted le dijo mentiroso a un inocente y el probó que el mentiroso era usted.

Ahora, sigamos que esto me parece excesivamente divertido, usted fue el que mencionó a Samper y no me lo inventé yo, Samper en reiterados Twitter dice que usted lo engañó para cambiar la destinación del dinero que era para el metro y a usted nunca le gustó el metro no se ría ni se chupe los dedos que en clase se ve muy feo. ¿Por qué? Usted en declaraciones que ha dado a todos los medios, ha atacado siempre el metro, ¿o estoy diciendo mentiras? Él ha dicho que no le gusta el metro, que el metro no es eficiente, dice que lo mejor del mundo fue lo que él y sus mariachis, perdón y sus amigos, se inventaron que era el Transmilenio. Lo ha dicho usted, ahí están los videos, o sea Transmilenio hace mucho más que el metro, yo no sé, pero yo he ido a muchas partes del mundo nunca he coincidido con usted, luego no he visto tanto Transmilenio. Ahorita estuve en una ciudad divina que tiene hartos tranvías que es Riga y Dalí y hartos tranvías, pero no vi ese engendro del Transmilenio, y se mueven, son más pequeñitas claro está, ¿sabe dónde quedan? Allá en el Báltico.

Ahora, el señor Gerente del metro gana lo mismo que ganan ustedes, con la diferencia de que ustedes sí hacen, por lo menos proyectos de ley y discuten acá como lo estamos haciendo, ¿Qué hace un Gerente de metro, que no tiene metro? Pero eso sí puntualito le llega el cheque que yo sepa, hasta ahora no he visto que el señor haya reclamado porque no le paguen su salario y gana lo mismo que ustedes, un poquito

menos que el asesor de movilidad que gana treinta y dos, el que reemplaza al doctor Bocarejo y lo que el doctor Bocarejo no hace, ¿es usted o no enemigo del metro? Dígallo, confíeselo, usted lo ha dicho, ¿o no? Que es enemigo del metro. Yo me aburrí de que en mi ciudad se hagan callecitas y no calles, me aburrí de que en mi ciudad se hagan aveniditas y no avenidas, aquí se hacen muchos callejuelas y pocas calles, cuando uno tiene la suerte de viajar por el mundo y ver cómo se piensa en grande, aquí se piensa en pequeño y quien piensa en pequeño hace cosas pequeñas. Pedro el Grande y no lo era por su estatura, sino por su imagen, diseñó San Petersburgo y estuvo sentado allá hasta que lo terminó de hacer y también si ustedes van a Tallin, algún día vayan, esa ciudad también la diseñó el señor Pedro y no en chiquito, la diseñó en grande y eso hace más de doscientos años y no se le ocurrió en momento alguno, hacer un Transmilenio con diligencias, no, él hizo las cosas y cuando metieron el tranvía lo metieron de esos de caballo en vías anchas, él no tenía negocio con la tierra, no sé usted, pero a uno le late cuando ve los intereses en la Van Der Hammen, que alguien tiene interés en esa tierra.

Yo todo lo que he pedido es honradez y parece que algunos parlamentarios me regañan porque pido cuentas, porque digo inmoralidad, por eso fue que la anticorrupción no funcionó, se asustaron los Parlamentarios por la anticorrupción, yo sí Presidente de esta Cámara, cuántas veces vea algo ilícito lo diré, lo comentaré y si es el caso lo denunciaré. No le tengo miedo, ni a las malas miradas de ustedes, ni a las amenazas en la calle, a esto no me enseñaron, no aprendí a temblar, realmente no, y si preguntan, ¿por qué en Bogotá se acabó el Tranvía? Sabían ustedes, porque los transportadores tenían el poder en Bogotá y acabaron con el tranvía, no fue el 9 de abril porque los buses Magilos Way aparecieron después en el 50, fueron los transportadores que se tomaron, fueron los mismos que tumbaron a Gaitán en el 47, los taxistas, los transportadores han manejado este país como se les da la gana y por eso a ellos les interesa Transmilenio, les interesa el bus y jamás un subterráneo metro que sería lo ideal. No sé qué intereses tenga usted en los buses, pero alguno tiene que tener para que los defienda tanto, porque si yo fuera el gobernante de esta ciudad o de Lilliput y la ciudadanía me clama por un servicio de transporte, le daría el que el ciudadano quiera, no el que a mí me convenga, no el que yo tenga entre el bolsillo y mis amigos tengan diseñado, esa es mi posición señores, yo sé que a muchos de ustedes no les gustó como yo hablo, pero no voy a cambiar.

Señor Alcalde bienvenido y le quiero contar, usted vino al Congreso la primera vez porque yo lo obligué, lo obligué a venir al Congreso, usted no quería venir, me tocó ir a la Corte y la Corte dictó una Providencia y cuando me dijeron que usted no iba a venir siendo Presidente Luis Fernando Velasco, le dije, si no viene hágalo traer con policía y ahí fue cuando usted vino y no nos diga tantas mentiras sobre los suelos de Bogotá. Le quiero contar y usted ha estado allá, Ciudad de México

es mucho más lacustro que Bogotá, si recuerda la canción aquella que dice: “Guadalajara en un llano México en una laguna”, ¿lo recuerda? México está en una laguna y tuvo oportunidad de ir a México después del terremoto, el último y observaba una cosa curiosa, nosotros íbamos para la Gran Premio de México y fuimos a mirar qué pasó, el metro subterráneo no tuvo ningún contratiempo, en cambio el metro elevado se desvencijó y tuvieron que paralizarlo unos días. Pregunte, que usted debe ser amigo del Alcalde de allá, a ver, ¿qué daño tuvo el metro subterráneo? Ninguno señores, ninguno y fui a verlo, no estoy inventándomelo, fui con un amigo a verlo, en cambio el elevado sí tuvo fisuras y tuvieron que suspenderlo, entonces a descrestar tontos que yo no lo soy. Gracias.

Presidente:

Gracias, Representante Navas. Quiero agradecer muy atentamente a los dos citantes Representante Navas, Representante Asprilla, muy generoso y atento el señor Alcalde Mayor de Bogotá y sus secretarios, quienes decidieron acompañarnos en este debate de control político. Señora Secretaria, anuncie proyectos.

Secretaria:

Sí, señor Presidente, se anuncian por instrucciones suyas los proyectos que se discutirán y votarán en la próxima sesión que cite la Comisión para este fin:

- **Proyecto de Acto Legislativo número 377 de 2019 Cámara**, por el cual se modifican y adicionan los artículos 173, 178 y 189 de la Constitución Política de Colombia.
- **Proyecto de Ley número 225 de 2018 Cámara**, por medio de la cual se establecen mecanismos institucionales eficientes para la atención de los procesos de violencia intrafamiliar y se fortalece la capacidad institucional de las Comisarías de Familia.
- **Proyecto de Ley número 228 de 2018 Cámara**, por medio de la cual se modifica el artículo 152 de la Ley 1437 de 2011 - Código de Procedimiento Administrativo - y de lo Contencioso Administrativo - y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de Ley número 353 de 2019 Cámara**, por la cual se dictan disposiciones sobre prevención, declaración y sanción de las situaciones de conflicto de intereses.
- **Proyecto de Ley número 287 de 2018 Cámara**, por medio del cual se establecen criterios y lineamientos transversales a la Rama Ejecutiva a nivel nacional y territorial y a los particulares que cumplan funciones públicas y funciones administrativas sobre racionalización de trámites, se ordena la implementación de la Interoperabilidad y la Carpeta Ciudadana, se vuelven obligatorios los trámites en línea y las estampillas electrónicas, se faculta al Presidente de la República y se dictan otras disposiciones.

- **Proyecto de Acto Legislativo número 352 de 2019 Cámara**, por medio del cual se modifica el artículo 34 de la Constitución Política, suprimiendo la prohibición de la pena de prisión perpetua y estableciendo la prisión perpetua revisable “en memoria de Gilma Jiménez”.
- **Proyecto de Ley Orgánica número 331 de 2019 Cámara**, por medio de la cual se crea la categoría municipal de ciudades capitales, se adoptan mecanismos tendientes a fortalecer la descentralización administrativa y se dictan otras disposiciones.

Señor Presidente, han sido leídos por instrucción suya, los proyectos que se discutirán y votarán en la próxima sesión que cite para este fin. Han sido leídos los proyectos Presidente puede usted levantar la sesión.

Presidente:

Se levanta la sesión, se convoca el próximo martes a las 9:30 de la mañana.

Secretaria:

Así se hará, señor Presidente, se ha levantado la sesión siendo las 2:05 de la tarde, se ha convocado para el próximo martes por Secretaría y por instrucción suya, haremos llegar el próximo Orden del Día, señor Presidente.

Anexos: Setenta (70) folios.



Bogotá, 7 de mayo de 2019

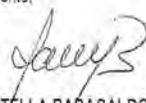
Señores
MESA DIRECTIVA
Comisión Primera Constitucional
Cámara de Representantes
Ciudad

Respetados señores:

Por instrucciones del Honorable Representante ALFREDO RAFAEL DELUQUE ZULETA de manera atenta anexo Resolución número 0583 del 19 de marzo del presente año de la Mesa Directiva de la Cámara de Representantes, con el fin de que sea tenida en cuenta como excusa para la sesión de Comisión citada para el día de mayo del presente año.

Agradezco su amable atención.

Atentamente,



NANCY STELLA BARACALDO SERRANO
Asistente UTL

Anexo: Lo anunciado

*Aut
mayo 07/19*

#09
PROPOSICIÓN
Debate de Control Público

La Moralidad Administrativa y la transparencia en los procesos de contratación de los Sistemas de Transporte Masivo en Bogotá

Actualmente la administración de Bogotá prepara importantes procesos de contratación para la construcción de la primera línea del Metro, la renovación de la flota de buses de las fases I y II de TransMilenio y la implementación de una nueva troncal de buses por la carrera 7, procesos sobre los cuales, los órganos de control, expertos de la academia y sectores de la sociedad civil, han manifestado serios reparos técnicos, económicos y jurídicos, alertas que arrojan un manto de duda en torno al cumplimiento de los principios que rigen la contratación administrativa, entre ellos; la transparencia, economía, responsabilidad, selección objetiva, planeación y publicidad, todos ellos ligados inescindiblemente a la defensa del patrimonio público y la moralidad administrativa, entendida como el interés general de la colectividad en torno al desarrollo de los fines que se buscan con las facultades concedidas al funcionario que tiene el poder de disposición sobre los recursos públicos ligados a estos trascendentales proyectos de infraestructura.

En este contexto, la licitación para el TransMilenio por la carrera séptima presenta serios reparos provenientes de la propia administración en la medida que el IDU en un memorando técnico del pasado 18 de junio de 2018, proveniente de la Subdirección de Infraestructura, hace unas observaciones y requerimientos a la información entregada por el Diseñador del proyecto durante la etapa de revisión de los productos aprobados por la Interventoría.

La licitación para los buses de las fases I y II, está actualmente suspendida por parte de la administración entre tanto se da respuesta a las inquietudes formuladas por la Procuraduría General de la Nación, ante de control que insto a la Alcaldía Mayor de Bogotá a dar cumplimiento a las normas y tratados internacionales que obligan a proteger el medio ambiente, y a velar por el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos, como el Acuerdo de París que fijó como meta la reducción en un 20% de las emisiones de gases de efecto invernadero antes de 2030.¹ Y a dar cumplimiento, entre otras normas, a la Resolución 2254 de 2017 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, que demandó actualizar los estándares de protección de la calidad del aire en el territorio colombiano, e implementar programas que permitan reducir los niveles de concentración de contaminantes por debajo de los máximos establecidos².

Igualmente resultan evidentes los problemas que afronta la licitación para la construcción de la primera línea del Metro, cuya apertura ha sido aplazada en siete ocasiones, proyecto sobre el cual reina la incertidumbre en torno al costo total, circunstancia agravada por las recientes declaraciones del Gerente Andrés Escobar, quien afirmó en reciente entrevista a un importante portal periodístico de

4 de Sep 18
10:58 AM
Desde Acto #06
Sept 18
Derecha
& Unidad
de los bsdad

1 Ver: Procuraduría General de la Nación, Comunicado de Prensa del 20 de abril de 2018. Disponible en: <https://www.procuraduria.gov.co/prensa/tematicas/tema-transmilenio-nuevo>

análisis e información que "pecaron de optimistas" y señala "Desde un comienzo se nos olvidaron unas cosas importantes que no habíamos tenido en cuenta. Por ejemplo, yo pensaba ingenuamente que podíamos ir a negociar con la banca multilateral a comienzos del año pasado, cuando tuviéramos definido el trazado, el tamaño de las estaciones y los trenes. Pero una entidad local como nosotros no puede negociar un crédito en moneda extranjera sin que la autorice el Ministerio de Hacienda. No tenía ni idea de eso. Necesitamos llegar a la declaración de importancia estratégica del proyecto (que hizo la Nación en el Campes de septiembre de 2017) y a firmar un convenio con la Nación, para estar autorizados e ir a los bancos multilaterales. La primera misión con el BID me la programaron en octubre del año pasado. Fallamos por ser demasiado optimistas. Lo acepto con tranquilidad", semejantes declaraciones del Gobierno Distrital dejan en entredicho el cumplimiento de elementales principios de la contratación estatal.

La Corte Constitucional al discutir la legalidad de la citación y obligatoriedad de la comparecencia del Alcalde Mayor de Bogotá a una comisión de la Cámara de Representantes – afirma claramente que: "Así las cosas, no es lo mismo la realización de cuestionamientos vinculados con la simple adopción de una política en materia de transporte, en donde en principio lo que subyace es un interés local; a que, como resultado de dicha política, se puedan comprometer los principios de transparencia y la lucha contra la corrupción, evento en el cual el interés nacional se superpone. Así se destacó en el Auto 080 de 1998"³

Por lo antedicho, sin duda se trata de un asunto de moralidad administrativa que involucra importantes recursos públicos, con lo cual se trasciende del ámbito local a un interés nacional, enmarcado en la defensa del patrimonio público, la lucha contra la corrupción y el respeto al principio de transparencia en la contratación pública, máxime por la importancia que reviste la Capital de la República para el país, dado su aporte al PIB nacional, y la influencia que tiene la movilidad en la productividad de todos los que habitamos esta urbe.

Por las anteriores consideraciones y obrando en virtud de los artículos 114, 137 y 208 de la Constitución Política y el artículo 233 de la Ley 5 de 1992, propongo a mis colegas la citación a debate de Control Público en la fecha, hora y lugar que designe la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional Permanente con transmisión en directo por el Canal del Congreso, con el fin de aclarar los aspectos antes enunciados. En consecuencia, cítese al señor Alcalde de Bogotá, Enrique Peñalosa Londoño.

Agradezco trasladar el cuestionario que oportunamente remitiré a la secretaria.

De los Honorables Representantes,

INTI RAÚL ASPRILLA REYES
Representante a la Cámara
Partido Alianza Verde

GERMÁN NAVAS TALERO
Representante a la Cámara
Partido Polo Democrático

3 Gerente del Metro de Bogotá <http://lasivias.com/colombia/cachaca/fallamos-por-ser-demasiado-optimistas-gerente-del-metro-de-bogota-67572-21/09/18>

Bogotá D.C., 10 de septiembre de 2018

Doctor
SAMUEL HOYOS
Presidente de la Comisión Primera de la Cámara de Representantes

Doctora
AMAPARO YANETH CALDERON PERSOMO
Secretaria de la Comisión Primera de la Cámara de Representantes

Referencia: Cuestionario de la proposición del debate de Control Político "La Moralidad Administrativa y la transparencia en los procesos de contratación de los Sistemas de Transporte Masivo en Bogotá"

Cordial saludo

Por medio del presente oficio remitimos el cuestionario al Alcalde Mayor de Bogotá- Enrique Peñalosa, conforme a lo establecido en la proposición radicada el 4 de agosto de 2018 ante la Comisión con el fin de adelantar el Debate de Control Político "La Moralidad Administrativa y la transparencia en los procesos de contratación de los Sistemas de Transporte Masivo en Bogotá"

Atentamente,

INTI RAÚL ASPRILLA REYES
Representante a la Cámara por Bogotá
Alianza Verde

GERMÁN NAVAS TALERO
Representante a la Cámara por Bogotá
Polo Democrático Alternativo

11 de Sep 18
10:35 AM
Jec

Cuestionario para el Debate de Control Público
"La Moralidad Administrativa y la transparencia en los procesos de contratación de los Sistemas de Transporte Masivo en Bogotá"

Preguntas al Alcalde Mayor de Bogotá- Enrique Peñalosa formuladas por el Representante a la Cámara Inti Raúl Asprilla Reyes

- Primera Línea del Metro en Bogotá
 - Empresa Metro de Bogotá
 - Conforme al artículo 1° del Acuerdo 02 de 2016 "Por medio del cual se establece la estructura organizacional de la Empresa METRO DE BOGOTÁ S.A.", la empresa Metro es una sociedad anónima por acciones, con participación exclusiva de entidades públicas del orden Distrital. Sírvase exponer, ¿A qué monto asciende el presupuesto designado a la Empresa Metro, anualmente desde su formación en el año 2016? En dicha exposición desglose lo correspondiente a la nómina de la empresa.
 - Según el artículo 2° del Acuerdo 02 de 2016 "Por medio del cual se establece la estructura organizacional de la Empresa METRO DE BOGOTÁ S.A." a la empresa le compete la planeación del Metro de la ciudad. Conforme a ello sírvase exponer ¿Qué estudios está realizando la Empresa Metro, directamente para dicha labor? Además sírvase decir si los mismos se encuentran en etapa de prefactibilidad o factibilidad.
 - Estudios del Metro
 - Sírvase informar ¿Existen estudios de prefactibilidad de la primera línea del metro de Bogotá? En caso de existir, enviar una copia.
 - Comunique ¿Existen estudios de factibilidad de la primera línea del metro de Bogotá? En caso de existir, enviar una copia.
 - Sírvase informar si actualmente se ejecuta un contrato con empresas privadas para los estudios de prefactibilidad de la primera línea del Metro, en caso de ser así sírvase desglosar la información así:

Favor incluir la contratación derivada y desagregar la información así:

| No de contrato / converti al fecha | Contratista | Identificación del contrato | Objeto | Valor | Plazo | Adiciones | Tipo contrato | Perfil/requisito /condiciones / términos/ requeridos. | Existe anexo técnico si no cuál? | Liquidado Si/No Fecha de liquidación. |
|------------------------------------|-------------|-----------------------------|--------|-------|-------|-----------|---------------|---|----------------------------------|---------------------------------------|
|------------------------------------|-------------|-----------------------------|--------|-------|-------|-----------|---------------|---|----------------------------------|---------------------------------------|

Y además, sírvase enviar una copia del expediente contractual.

- Aprobación de Vigencias Futuras
 - La Administración Distrital informa en Septiembre de 2017, que cuenta con los estudios de factibilidad para el primer tramo de la línea de Metro de Bogotá y solicita la aprobación de las vigencias futuras Ordinarias ante el Consejo de Bogotá. Pero el pasado 30 de Mayo de 2018 la Financiera Nacional de Desarrollo hace pública una prologa al contrato firmado en el mes de febrero por el cual se contratan los estudios de factibilidad entre la Empresa Metro y el consorcio Engitech. Es decir los estudios de factibilidad estarían listos para Mayo de 2018. Sírvase enviar copia de los estudios de pre factibilidad enviados al Consejo para la aprobación de las vigencias futuras aprobadas. La pregunta se hace, teniendo en cuenta que el proyecto cuenta con dineros de la Nación establecidos en el Compes 3900.
- Construcción de una troncal de TransMilenio por la carrera 7.⁴

2.1 Sirvase informar de acuerdo con la planeación establecida y atendiendo a los documentos a los que ha tenido acceso la ciudadanía por medio de su página web ¿Cuál es el costo presupuestado para el Proyecto "Nueva Séptima"?

2.2 ¿Cuántos contratos se han celebrado con el fin de elaborar el proyecto de Transmilenio por la Séptima? Sirvase enviar el expediente contractual. Favor incluir la contratación derivada y desagregar la información así:

| No de contrato / conveni o/ fecha | Contratista | Identificación del contratista | Objeto | Valor | Plazo | Adiciones | Tipo contrato | Perfil/requisito /condiciones / términos/ requeridos. | Existe anexo técnico si, no cuál ? | Liquidado Si/No Fecha acta de liquidación. |
|-----------------------------------|-------------|--------------------------------|--------|-------|-------|-----------|---------------|---|------------------------------------|--|
|-----------------------------------|-------------|--------------------------------|--------|-------|-------|-----------|---------------|---|------------------------------------|--|

2.3 De acuerdo con lo expuesto a la ciudadanía en la página web <http://www.bogota.gov.co/camara-septima/> la construcción del proyecto de Transmilenio por la Séptima se iniciará en el segundo trimestre del 2018 ¿Se ha dado inicio a la construcción del proyecto? En caso de que la respuesta sea negativa, enumere y explique las razones que han impedido dicha ejecución.

3. Renovación de la flota de Transmilenio Fase I y II

3.1. De acuerdo a la Licitación No 001 y licitación No 002. ¿Cuáles serían los posibles proveedores y cuál es el presupuesto estimado para cada licitación? Sirvase especificar el origen de los recursos para el financiamiento de la licitación.

3.2. Con relación a la licitación para la renovación de la flota de Transmilenio Fase I y Fase II y operación de los mismos, se requiere realizar 47 obras anunciadas para el buen funcionamiento del sistema. ¿Cuál es el cronograma que se adelantará para llevar a cabo dichas obras y evitar colapsos con el funcionamiento de los nuevos buses? ¿A cargo de quién estarán las mismas?

3.3. De acuerdo a los cambios de infraestructura en las estaciones, que se realizarán debido al remplazo de 10 biarticulados, ¿Incrementará la tarifa del servicio? ¿Existirá un nuevo cálculo de la tarifa para los usuarios? De no ser así, ¿La licitación tiene estipulados los gastos que deben hacerse en infraestructura para poner en marcha la nueva flota? Exponga claramente en que acápite de la licitación se menciona dicho elemento.

3.4. En el marco de la Licitación No 001, ¿Cómo define y diferencia Transmilenio los conceptos de tecnologías limpias y tecnologías cero emisiones?

3.5. Sirvase explicar la justificación técnica y jurídica para las adendas que se insertaron a última hora en los pliegos de la licitación No 001, relacionados con el destino de los beneficios que obtendrían los proponentes con tecnologías limpias.

3.6. ¿Cómo justifica la variación de precio de 1,6 billones a 2,9 billones que hay entre los prepliegos y los pliegos definitivos? Favor anexar soportes con discriminaciones detalladas de los montos, tanto de los 1,6 billones de los prepliegos, como de los 2,9 billones de los pliegos definitivos.

3.7. Según el distrito ¿A cuánto ascendería el monto necesario para la financiación de la compra de los buses por parte del sistema financiero?

3.8. Sirvase anexar copia de todos los contratos realizados hasta la fecha, entre el Distrito y la empresa Recauda Bogotá, operadora de la tarjeta Tullave, por medio de la cual se ejecuta el recaudado de los pasajes del sistema de Transmilenio. Favor incluir la contratación derivada y desagregar la información así:

| No de contrato / conveni o/ fecha | Contratista | Identificación del contratista | Objeto | Valor | Plazo | Adiciones | Tipo contrato | Perfil/requisito /condiciones / términos/ requeridos. | Existe anexo técnico si, no cuál ? | Liquidado Si/No Fecha acta de liquidación. |
|-----------------------------------|-------------|--------------------------------|--------|-------|-------|-----------|---------------|---|------------------------------------|--|
|-----------------------------------|-------------|--------------------------------|--------|-------|-------|-----------|---------------|---|------------------------------------|--|

4. Proyecto Regiotram y su articulación con el Sistema de Transporte Masivo de Bogotá

4.1. Atendiendo a la puesta en marcha del Tren de cercanías entre Bogotá y Cundinamarca, ¿la administración distrital ha tenido en cuenta el trazado y el funcionamiento del mismo en la estructuración de los proyectos de transporte masivo que se adelantarán? Sirvase enviar los soportes de la coordinación de la estructuración de los proyectos con el Regiotram.

4.2. Sirvase informar si los proyectos de transporte en la ciudad integran el Regiotram en el sistema tarifario que se tiene previsto para Transmilenio y el Metro. De ser así exponga, ¿Se cobrará la misma tarifa a los pasajeros de Regiotram al ingresar al sistema Transmilenio? En caso negativo ¿Qué tarifa se le cobrará?

Preguntas al Alcalde Mayor de Bogotá- Enrique Peñalosa formuladas por el Representante a la Cámara Germán Navas Talero

1. Se ha conocido a través de los medios de comunicación que la licitación para la renovación de los buses que circulan por las troncales del sistema de transporte masivo descartó la posibilidad de que los nuevos medios de transporte sean eléctricos. Es conocida en el mundo entero la tendencia, por ser más ecológica y económica, de sustituir el transporte movido por gasolina y diésel por el que emplea la electricidad. Siendo ésto así ¿por qué no se ha contemplado la alternativa de los buses eléctricos en esa licitación? ¿Tendrá algo que ver el hecho de que usted, Sr Enrique Peñalosa Londoño, ha sido en el pasado empleado, comisionista y/o vocero de los intereses de la multinacional Volvo?

2. La persistencia en la construcción de una troncal del sistema de transporte masivo por la cámara séptima, a pesar de la oposición de residentes, académicos, ambientalistas y columnistas de opinión, descartando la alternativa de un metro ligero o de un tranvía, que ocupan un menor ancho de vía ¿tendrá que ver con el hecho de que usted, Sr Enrique Peñalosa Londoño, ha sido en el pasado un reconocido consultor que viaja por el mundo promoviendo, con el patrocinio de las multinacionales de la industria pesada del automóvil, la utilización de los buses movidos por gasolina y diésel como solución a los problemas de congestión en el transporte en las grandes ciudades?

Atentamente,

INTI RAÚL ASPRILLA REYES
 Representante a la Cámara por Bogotá
 Alianza Verde


GERMÁN NAVAS TALERO
 Representante a la Cámara por Bogotá
 Polo Democrático Alternativo


 ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
 SECRETARÍA DE GOBIERNO

Al contestar por favor cite estos datos:
 Radicado No. 20181700411021
 Fecha: 03-10-2018


Bogotá, D.C.

Doctora
AMPARO YANETH CALDERÓN PERDOMO
 Secretaria
 Comisión Primera de Asuntos Constitucionales
 Cámara de Representantes
 Carrera 7 No. 8-88, Edificio Nuevo del Congreso
 Ciudad

ASUNTO: Respuesta Proposición No. 09 de 2015

Respetada Secretaria:

En atención a su comunicación No. C.P.C.P. 3.1.223-18, dirigida al señor Alcalde Mayor y trasladada a este despacho el 25 de septiembre del año en curso, mediante la cual se remite la proposición No. 09 de 2015, presentada por los Honorables Representantes a la Cámara Inti Raúl Asprilla Reyes y Carlos Germán Navas Talero, relacionada con el tema "La Moralidad Administrativa y la transparencia en los procesos de contratación de los Sistemas de Transporte Masivo en Bogotá", de manera atenta le remito las respuestas que sobre el particular emiten las siguientes instancias, así:

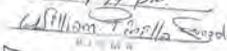
| ENTIDAD | RADICADO | OBSERVACIONES |
|-----------------------------------|-------------------|---------------------------|
| Transmilenio S.A. | 2018-421-040108-2 | Siete (7) folios |
| Instituto de Desarrollo Urbano | 20182250948861 | Cuarenta y un (41) folios |
| Empresa Matro de Bogotá S.A. | PQRSD-S18-0000296 | Siete (7) folios |
| Secretaría Distrital de Movilidad | 2018-421-041367-2 | Tres (3) folios |

Reciba un cordial saludo,


MIGUEL URIBE TURBAY
 Secretario Distrital de Gobierno

Anexo: Cincuenta y ocho (58) folios y un (1) CD

Proyectó: Paola Andrea Camacho Vanez
 Revisó: Oscar Fulez
 Aprobó: Adriana Lucía Jiménez Rodríguez - Directora de Relaciones Políticas (RD)

PROC. 307/18
 FECHA: 4/12/2018

 WILLIAM PIÑALLA


 ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
 SECRETARÍA DE GOBIERNO

TRANSMIENRO S.A. 24-08-2018 04:47:47
 El Contable CIX ENB No: 201801010101 PHT ANEXO
 ORIGEN: 2616 - GERENCIA GENERAL JARALIZ MARIA CONSUELO
 DESTINO: SECRETARIA DISTRITAL DE GOBIERNO OSCAR FULEZ
 ASUNTO: RESPUESTA A SU SOLICITUD DE INSUMOS PARA DAR RESP
 OBS: VALERIE LAFAURIE JCO

Bogotá D.C., 21 de septiembre de 2018

Doctora
ADRIANA JIMÉNEZ RODRÍGUEZ
 Directora de Relaciones Políticas (e)
 Secretaría Distrital de Gobierno
 Calle 11 No. 8-17
 Ciudad

Asunto: Respuesta a su solicitud de insumos para dar respuesta a la Proposición 09 de 2015 del Congreso de la República - Radicado TMSA No. 2018ER29513

Apreciada doctora Jiménez:

En atención al cuestionario previsto en la Proposición 09 de 2015 del Congreso de la República, nos permitimos remitir las respuestas dentro de las competencias de la Entidad, específicamente a todo el numeral 3º del cuestionario propuesto por el Representante Inti Asprilla, así como a los numerales 1. y 2 requeridos por el Representante Germán Navas Talero, en los siguientes términos:

Preguntas del Representante Inti Asprilla Reyes:

3. Renovación de la Flota de Transmilenio Fases I y II

3.1 De acuerdo con la Licitación No. 001 y licitación No. 002, ¿Cuáles serían los posibles proveedores y cuál es el presupuesto estimado para cada licitación? Sirvase especificar el origen de los recursos para el financiamiento de la licitación.

Al respecto, en la medida en que ya se cerró el plazo para presentar propuestas en la Licitación N° 001, los posibles proveedores del servicio que se busca contratar con esta licitación, seían los adjudicatarios de los respectivos contratos. A continuación se listan los Proponentes que presentaron propuesta dentro del plazo establecido en el cronograma y que de resultar adjudicatarios deberán constituir una Sociedad Concesionaria que suscribirá el contrato de concesión de provisión de flota con TMSA:

- ESTRUCTURA PLURAL MC MASIVO SAS, MILENIO HOLDINGS SAS, GLOBAL MISSANDEI SLU, ASESORÍA E INVERSIONES BAQUERO TORRES & CIA S EN C, ARIAS REYES UNIDOS SAS
- MASIVO BOGOTÁ AMÉRICAS, CALLE 80, NORTE, SUBA, USME
- FONDO DE CAPITAL PRIVADO POR COMPARTIMENTOS FCP/SGA ALTERNATIVO Y SU COMPARTIMENTO TM
- EXPRESS DEL FUTURO S.A
- GREEN BOGOTÁ SAS
- ESTRUCTURA PLURAL BOGOTÁ MÓVIL PROVISIÓN
- SISTEMA INTEGRADO DE PROVISIÓN SI2018 S.A.S

Dado que todos los Proponentes de la Licitación N° 001 se presentaron de manera acoplada, los posibles proveedores de la Licitación N° 002 serían los Proponentes de Operación Acoplados indicados por los Proponentes de la Licitación N°001 en la Carta de Presentación de sus propuestas cuyos nombres se listan a continuación, y que de resultar adjudicatarios deberán constituir una Sociedad Concesionaria que suscribirá el contrato de operación de flota con TMSA:

- ESTRUCTURA PLURAL CONFORMADA POR SISTEMAS OPERATIVOS MÓVILES S.A, ASESORÍAS E INVERSIONES BAQUERO TORRES & CIA S EN C Y ARIAS REYES UNIDOS S.A.S.
- PROMESA DE SOCIEDAD FUTURA CAPITAL BUS AMÉRICAS, CALLE 80, NORTE, SUBA, USME
- ESTRUCTURA PLURAL METROBUS OPE (INTEGRADA POR HENRY CUBIDES OLARTE; COLVANES SAS; Y COLTANQUES SAS)
- EXPRESS DEL FUTURO S.A.
- ACTIN TRANSPORT SAS
- ESTRUCTURA PLURAL BOGOTÁ MÓVIL OPERACIÓN
- SISTEMA INTEGRADO DE OPERACIÓN DE TRANSPORTE SITP S.A.S

En cuanto al presupuesto estimado para cada licitación, TMSA se permite manifestar que de acuerdo con lo señalado en el numeral 1.8.1 "Disponibilidad presupuestal y vigencias futuras" de los Pliegos de Condiciones de la Licitación TMSA LP 001 2018, TMSA cuenta con autorización para comprometer cupo para la asunción de obligaciones con cargo a apropiaciones de Vigencias Futuras excepcionales en su presupuesto de gastos de inversión por los montos máximos que se detallan a continuación:

Tabla 1. Valores Globales Aprobados en Pesos Constantes de 2018 por año

| Vigencia Fiscal | Valor en Pesos constantes de diciembre de 2018 |
|-----------------|--|
| 2019 | 146.610.779.984 |
| 2020 | 273.777.198.497 |
| 2021 | 301.363.372.654 |
| 2022 | 301.363.372.654 |
| 2023 | 301.363.372.654 |
| 2024 | 301.363.372.654 |
| 2025 | 301.363.372.654 |
| 2026 | 301.363.372.654 |
| 2027 | 301.363.372.654 |
| 2028 | 445.010.873.886 |
| TOTAL | 2.974.942.460.945 |

Fuente: Subgerencia Técnica y de Servicios – TRANSMILENIO S.A.

Los Valores Globales Aprobados a los que se hace referencia anteriormente, corresponden a los montos máximos de Vigencias Futuras excepcionales autorizadas por el Confis de acuerdo con lo establecido en el numeral 1.8 del Pliego de Condiciones.

Por lo anterior, una vez se efectúe la Adjudicación de la Licitación, estos valores podrán ser ajustados por TMSA haciendo uso de los valores ofertados por el Proponente, sin por ello afectar la disponibilidad de recursos, ni la suficiencia de las Vigencias Futuras para dar cumplimiento a sus obligaciones de pago de la retribución del Concesionario de Provisión seleccionado.

Ahora bien, con respecto a la Licitación TMSA LP 002 2018, TMSA se permite manifestar que de acuerdo con el numeral 1.8 del Pliego de Condiciones, para la apertura de la Licitación TMSA no requiere contar con disponibilidad presupuestal ni con autorización para comprometer vigencias futuras – salvo por los recursos requeridos para asumir el pago de las intervenciones en Paltos de Operación Temporales, los cuales se encuentran debidamente soportados por los certificados de disponibilidad presupuestal No. 201805-2038, 201809-2039, 201808-2040 del 7 de junio de 2018 –

En cuanto a las demás obligaciones, la fuente de pago de cada uno de los contratos es el recaudo de las tarifas pagadas por los usuarios del Sistema TransMilenio, y eventualmente los recursos que sean depositados por TMSA, o por el Distrito por medio del Fondo de Estabilización Tarifaria del Patrimonio Autónomo SITP-Recaudo-TransMilenio.

Establecido lo anterior, se tiene que los recursos que permitirán fundear la licitación TMSA LP 001 2018 corresponden a las vigencias futuras de TMSA, siendo estas la herramienta presupuestal respaldada principalmente por los recursos disponibles en el Patrimonio Autónomo del Sistema. Por otra parte, los recursos que permitirán fundear la licitación TMSA LP 002 2018 son:

- Los recursos del sistema que comprenden: (i) los recursos provenientes del recaudo de las tarifas pagadas por los usuarios del Sistema TransMilenio y (ii) en caso de que se presenten diferencias negativas entre los recursos asociados al recaudo de tarifas pagadas por los usuarios y las obligaciones de pago del sistema, los recursos depositados por TMSA o por el Distrito (bajo el Acuerdo de Respaldo) en el Fondo de Estabilización Tarifaria – FET del Patrimonio Autónomo del Sistema.

Los recursos de presupuesto de TMSA comprometidos mediante los CDP suscritos para asumir el pago de las intervenciones en Paltos de Operación Temporales.

3.2 Con relación a la licitación para la renovación de la flota de TransMilenio Fase I y II y operación de los mismos, se requiere realizar 47 obras anunciadas para el buen funcionamiento del Sistema. ¿Cuál es el cronograma que se adelantará para llevar a cabo estas obras y evitar colapsos con el funcionamiento de los nuevos buses? ¿A cargo de quien estarán las mismas?

Al respecto, TRANSMILENIO S.A a través del convenio 020 de 2001 celebrado con el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), ha venido adelantado desde el 2017 la contratación

de las estaciones identificadas como necesarias para el buen funcionamiento del Sistema. Actualmente, el IDU, está realizando y adelantado la factibilidad, los estudios, diseños y construcción de estas estaciones a través de los siguientes contratos:

- IDU-CTO-1495 de 2017: Factibilidad, estudios y diseños de 22 estaciones y 3 externalizaciones.
- IDU-CTO-1309 de 2018: Estudios, diseños y construcción de 9 estaciones.
- IDU-CTO-1318 de 2018: Estudios, Diseños y construcción de 6 estaciones.

Las estaciones restantes, según lo ha expresado el IDU, se encuentran en etapa de factibilidad por parte de esa entidad y deberán ser contratadas antes de finalizar este año a través de un contrato que contemple estudios, diseños y construcción.

En efecto, la ejecución y supervisión de estos contratos es responsabilidad del IDU, según lo establece el convenio 020 de 2001; por ende, es el IDU el responsable de entregar los cronogramas de ejecución teniendo en cuenta la necesidad establecida y comunicada por parte de TRANSMILENIO S.A. Para este punto, se remite copia de su requerimiento al IDU.

Por otro lado, TRANSMILENIO S.A está trabajando en el plan de manejo operacional para los meses de intervención en vía, con el fin de afectar lo menos posible la operación en las troncales intervenidas; de igual forma, según lo establece el convenio 020 de 2001, TRANSMILENIO S.A presta todo acompañamiento necesario al IDU para el desarrollo de estos contratos.

3.3. De acuerdo a los cambios de infraestructura en las estaciones que se realizarán debido al reemplazo de 10 biarticulados que existían por 925 nuevos y de 1.122 articulados por 458. La mayor parte de la flota será de biarticulados. ¿Incrementará la tarifa del servicio? ¿Existirá un nuevo cálculo de la tarifa para los usuarios? De no ser así, ¿La licitación tiene estipulados los gastos que deben hacerse en infraestructura para poner en marcha la nueva flota? Exponga claramente en qué acápite de la licitación se menciona dicho elemento.

Sobre el particular debemos precisar, en primer lugar, que las modificaciones y mejoramiento de infraestructura, se hacen con cargo al presupuesto público dispuesto por el Distrito Capital para tal fin, razón por la cual la estructuración de las Licitaciones Públicas 001 y 002 de 2018 no contemplan inversiones materia de infraestructura, adicionales a las previstas en relación con los paltos definitivos de operación.

En segundo lugar, se debe señalar que la tarifa de usuario no se calcula con base en los costos de la infraestructura del Sistema; razón por la cual -aunado a lo explicado anteriormente-, podemos concluir que la tarifa del servicio no se incrementará en razón a los cambios en infraestructura que hayan de adelantarse por la entrada de la nueva flota.

Cabe agregar a lo anterior que el esquema de tarifas a los usuarios, de los diferentes modos y servicios del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP, se basa en principios de costeabilidad y accesibilidad de los usuarios al Sistema.

En desarrollo de lo anterior, para cubrir los costos de operación del Sistema (remuneración a cada uno de los agentes) se contempla el recaudo vía tarifas, sumado a la disponibilidad de recursos por transferencias por parte del Distrito Capital, completando así la ecuación que permita asegurar el principio de equilibrio.

Conforme a las anteriores variables, se consolidan los nuevos niveles de tarifas usuario a implementar, las cuales contemplan las tarifas diferenciales, montos de subsidio, incentivos, entre otros.

De acuerdo con lo anterior, los actuales estudios en curso deberán considerar la conservación de dicho equilibrio, de modo que se logre cumplir con las obligaciones establecidas contractualmente con cada uno de los agentes del Sistema; así como para que se establezca un esquema idóneo de tarifas a los usuarios, que vaya en línea con los aumentos anuales de los costos de operación del Sistema (IPC y salario mínimo).

3.4. En el marco de la licitación No. 001. ¿Cómo define y diferencia TransMilenio los conceptos de tecnologías limpias y tecnologías cero emisiones?

Sobre el particular, la licitación define que "todos los vehículos nuevos que ingresen al servicio en el componente troncal del sistema (Biaarticulado, Articulado y Padrón Dual) deben cumplir como mínimo con los niveles de emisión establecidos en la normatividad ambiental vigente que rige la materia, (resolución 1304/12 o aquellas que la modifiquen, adicionen o sustituyan), estos niveles actualmente son equivalentes a los niveles de emisión de los estándares EURO V y/o EPA 2007." Así mismo, para los vehículos EUROV, se exigió un filtro de partículas que retenga por lo menos el 75% de material particulado respecto a tal nivel de emisión.

En relación con el puntaje, se otorgarán 400 puntos a aquellas propuestas que incluyan la totalidad de la flota que cumpla con el estándar de emisión EURO VI, EPA 2010 o superior. En el caso de las tecnologías cero emisiones locales, buses eléctricos, se consideran como superior a Euro VI.

Adicionalmente, con el ánimo de estimular las propuestas con vehículos EURO VI o cero emisiones, en la oferta económica, las propuestas que se encuentren en el rango entre la oferta más económica y un 2% más, recibirán el mismo puntaje.

3.5. Sírvase explicar la justificación técnica y jurídica para las adendas que se insertaron a última hora en los pliegos de la Licitación No. 001, relacionados con el destino de los beneficios que obtendrían los proponentes con tecnologías limpias.

| | |
|---|---|
| <p>Al respecto, nos permitimos aclarar que mediante adenda No. 7 a la Licitación Pública TMSA-LP-001 de 2018, publicada el 27 de julio de 2018 en la Plataforma SECOP I, TRANSMILENIO S.A. a raíz de las diferentes observaciones presentadas tanto por entidades del orden nacional como por interesados en el proceso, ajustó los términos de los documentos, puntualmente en lo que respecta a su pregunta.</p> <p>Dicho lo anterior, cabe destacar que las licitaciones públicas TMSA-LP-001 de 2018 y TMSA-LP-002 de 2018 tienen por objeto la renovación de la flota troncal asociada a las Fases I y II del Sistema, así como su operación y mantenimiento, dentro de las premisas de estructuración se destacan entre otras: i) la continuidad en la prestación del servicio; ii) mejorar la calidad en la prestación del servicio; iii) mejorar la calidad de la flota que represente una mejora y iii) la sostenibilidad financiera del Sistema su estructuración tuvo como premisa garantizar en todo caso garantizando la continuidad en la prestación del servicio.</p> <p>En este sentido, con posterioridad a la publicación de la Adenda No. 6 (a la cual usted hace referencia en su comunicación), diferentes interesados, así como entidades del orden nacional, formularon observaciones y solicitudes de claridad relativas a las versiones finales de los documentos de la licitación publicados, en las cuales señalaron, entre ellas se destacan la recibida mediante por el Director General de la UPME –radicado 2018ER23233 (Se adjunta copia en Disco Compacto – VER ANEXO 1)- en la que señaló:</p> <p><i>"(...) Conforme a lo anterior, consideramos que con las condiciones fijadas en la Adenda en cuestión no se cumpliría con el objetivo de incentivar la incorporación al Sistema Masivo de Bogotá las tecnologías limpias, y por lo tanto no había contribución al cumplimiento de metas ambientales que en el marco de las acciones y medidas sectoriales fueron fijadas por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Minas y Energía. Nuestra recomendación en general, es que TMSA armonice la aplicación de los incentivos de eficiencia energética y adopte las decisiones que estime conveniente para tal fin.</i></p> <p>Así mismo, la recibida por el Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible –Rad. 2018ER23117 (Se adjunta copia en Disco Compacto – VER ANEXO 2) – que señaló:</p> <p><i>"(...) en una visión de sostenibilidad ambiental de Transmilenio, los términos de las licitaciones deben contemplar criterios efectivos de migración a tecnologías más limpias y bajas en emisiones. Esto implica, considerar no solo el costo inicial, sino los costos asociados a ciclo de vida de cada tecnología. (...) Por lo anterior, insistimos en la necesidad de que las licitaciones incluyan criterios efectivos para avanzar en la consolidación de un sistema masivo de transporte en Bogotá, que permita alcanzar el logro de las metas de política ambiental relacionadas con el mejoramiento de la calidad del aire y el cumplimiento de los compromisos en el marco del Acuerdo de París."</i></p> | <p>En esta medida, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 23 de la Ley 80 de 1993, que dispone:</p> <p><i>"Artículo 23º.- De Los Principios de las Adjudicaciones Contractuales de las Entidades Estatales. Las actuaciones de quienes intervengan en la contratación estatal se desarrollarán con arreglo a los principios de transparencia, economía y responsabilidad y de conformidad con los postulados que rigen la función administrativa. (...)"</i> (Se destaca)</p> <p>TRANSMILENIO S.A., encontró justificada la necesidad de ajustar y aclarar algunos de los documentos de la Licitación Pública TMSA-LP-001 de 2018, específicamente lo relacionado con la normativa en materia tributaria.</p> <p>Al respecto, se destaca que el Consejo de Estado en reiterada jurisprudencia ha señalado con respecto al principio de transparencia que:</p> <p><i>"Mediante la transparencia se garantiza la igualdad y el ejercicio del poder con acatamiento de la imparcialidad y la publicidad. Transparencia quiere decir claridad, diafanidad, nitidez, pureza y transparencia. Significa que algo debe ser visible, que puede verse, para evitar la oscuridad, lo nebuloso, la bruma maligna que puede dar sustento al actuar arbitrario de la administración. Así, la actuación administrativa, específicamente la relación contractual, debe ser ante todo cristalina (...)</i> En definitiva, el principio de transparencia actúa como garantía de otros principios de la contratación estatal, por ello su finalidad es, entre otras, asegurar que se lleven a cabo procesos de selección objetivos, que la Administración tome decisiones motivadas que se hagan públicas y que puedan ser controvertidas por los interesados."</p> <p>Así mismo, en cuanto al deber de publicidad de las actuaciones de las entidades, el Consejo de Estado se ha pronunciado en la medida que:</p> <p><i>"Es decir que la transparencia y con ella la publicidad de las actuaciones administrativas, se predica no sólo en relación con los procedimientos de selección que implican convocatoria pública o restringida, sino también de los procedimientos de contratación directa, pues igualmente en relación con éstos, surge el deber de darles publicidad y de esta manera someterlos al conocimiento y control ciudadano, puesto que el numeral 3º del artículo 24 de la Ley 80 de 1993 no hace excepción alguna al respecto y por su parte, el artículo 41 de la Ley 80 de 1993, en su parágrafo 3 (...)."</i></p> <p><small>¹ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección C, sentencia del 29 de agosto de 2018, expediente 39005, C.P. Jaime Orlando Santofimio Gamba. ² Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección B, Consejo Ponente: DANILU ROJAS BETANCOURTH, Bogotá D.C., veintinueve (29) de abril de 2016. Radicación número: 37063.</small></p> |
| <p>En efecto, se aclara que, los pliegos de condiciones de la Licitación TMSA-LP-001 de 2018, modificados mediante adenda N° 7, reflejan cambios y aclaraciones que se relacionan directamente con sus inquietudes. Así, la sección 5.2.2 actualmente señala que se entenderá que la Oferta Económica incluye todos los impuestos, tasas y contribuciones que sean procedentes de conformidad con la Ley Aplicable y el Contrato de Concesión, sin señalar que se deban excluir de manera explícita los potenciales beneficios tributarios por eficiencias energéticas que puedan o no ser obtenidos bajo las normas tributarias vigentes.</p> <p>Por su parte, el texto de la sección 6.2.3 de la minuta del contrato, relacionado -entre otros- con el traslado del beneficio generado a partir de las extensiones tributarias hacia el Fondo de Estabilización Tarifaria, fue eliminado en la versión publicada con la Adenda No. 7.</p> <p>En efecto, los citados ajustes generaron la necesidad de aclarar el riesgo 12 de la matriz de riesgos, para hacerlo consistente con el nuevo texto del pliego y del contrato. Así mismo, el texto de la sección 8.3.54 de la minuta del contrato de operación fue eliminado de la versión publicada con la Adenda No. 6 al proceso de Licitación TMSA LP-002-2018.</p> <p>De acuerdo con lo anterior, en la medida en que sus observaciones se relacionan con textos de los documentos de los procesos de licitación que fueron aclarados mediante Adenda N° 7 de la Licitación TMSA – LP – 001 – 2018 y Adenda No. 6 de la Licitación TMSA – LP – 002 – 2018, respetuosamente, lo invitamos a consultar la versión más reciente de los pliegos así como la parte considerativa de las Adendas en las que se exponen las razones que motivaron las aclaraciones a raíz de las observaciones de los interesados.</p> <p>Igualmente, nos permitimos reiterar que los ajustes realizados se encuentran alineados a los compromisos adquiridos por la Administración Distrital en la medida que incentivan y promueven la participación de diferentes sectores, en especial los relacionados con nuevas tecnologías. En todo caso se destaca que las citadas licitaciones permiten la presentación de ofertas con vehículos que cuenten con cualquier tipo de tecnología o combustible. De esta manera garantizamos los principios de transparencia, publicidad y libre concurrencia que rigen la contratación pública.</p> <p>3.6. ¿Cómo justifica la variación de precio de 1,6 billones a 2,9 billones</p> <p>En lo referente a la cifra referida por usted de \$1,6 billones de pesos, cabe precisar que dicho valor corresponde al estimado del precio de la flota diésel a adquirir (CAPEX) bajo cotizaciones realizadas en el año 2017.</p> <p>Por su parte, dada la naturaleza del contrato de concesión de prestación de servicio público de transporte en su modalidad de provisión de flota, se contemplan obligaciones y riesgos que se trasladan al privado durante la ejecución del proyecto.</p> <p>En este sentido, se destaca que el costo total del contrato, el cual asciende a \$2,97 billones de pesos constantes de 2018, de acuerdo con las vigencias futuras excepcionales autorizadas por el CONFINIS Distrital, no solamente se conforma del precio bruto de la flota, sino también llevan consigo el cumplimiento, entre otras, de las siguientes obligaciones:</p> | <ul style="list-style-type: none"> • La compra de flota • Importación, homologación y trámites de aduana • La consecución y pago de la financiación de flota a su riesgo • El pago de los respectivos impuestos, deducciones y demás costos asociados que surjan durante la ejecución del contrato • El transporte y la entrega de la flota en lugar pactado • El aseguramiento de la flota: toma y el mantenimiento de los seguros y garantías • La vinculación, la desvinculación y la chatarrización (dado el caso) de la flota • La instalación de equipos de telemetría de los vehículos • La auditoría del mantenimiento efectuado por el operador de flota • La oportuna notificación a TMSA de los incumplimientos que detecte <p>Con respecto a los soportes en los cuales se detalle cada uno de los citados montos (\$1,6 billones y \$2,9 billones), es importante aclarar que el cálculo que contempla el costo para la renovación de flota troncal del Sistema, hace parte del modelo financiero de la estructuración de dicho proceso licitatorio.</p> <p>Por lo anterior, los diferentes factores tenidos en cuenta para la estructuración del nuevo modelo de operación troncal, no son susceptibles de publicación, de acuerdo con el Decreto 1082 de 2015, el cual establece en su artículo 2.2.1.1.2.1.1, numeral 4 <i>"Si el contrato es de concesión, la Entidad Estatal no debe publicar el modelo financiero utilizado en su estructuración."</i></p> <p>3.7. Según el Distrito ¿A cuánto ascendería el monto necesario para la financiación de la compra de los buses por parte del sistema financiero?</p> <p>Al respecto, TMSA se permite manifestar que la estructura de financiación utilizada para obtener los recursos necesarios para realizar la adquisición de la Flota, corresponde a una decisión particular de cada Proponente de la Licitación TMSA LP 001 2018, toda vez que es el Proponente quien realiza las negociaciones directamente con las instituciones financieras para determinar el nivel de apalancamiento del proyecto y por lo tanto las necesidades de deuda y de capital que se requieren para responder con las obligaciones de inversión del mismo.</p> <p>Por lo anterior, la financiación a tomar para realizar la compra de los buses corresponde a un aspecto específico de la oferta realizada por cada Proponente, en la medida en que la Remuneración Mensual por Vehículo indicada en la Oferta Económica de la Propuesta, se obtiene a partir de un cálculo que considera la estructura de capital del proyecto y por lo tanto el nivel y los costos de financiación del mismo.</p> <p>Ahora bien, con relación a los datos y supuestos empleados para la estructuración, TMSA se permite precisar, de manera respetuosa, que el monto necesario para la financiación de la compra de los buses por parte del sistema financiero, es información que hace parte del modelo financiero desarrollado por el estructurador, el cual es confidencial y de acuerdo con el numeral 4 del Artículo 2.2.1.1.2.1.1, del Decreto 1082 de 2015, no debe ser publicado</p> |

como parte de los estudios y documentos previos. Al respecto señala la citada norma: "Si el contrato es de concesión, la Entidad Estatal no debe publicar el modelo financiero utilizado en su estructuración."

3.8. Sírvase anexar copia de todos los contratos realizados hasta la fecha, entre el Distrito y la Empresa Recauda Bogotá, operadora de la Tarjeta TuLlave, por medio de la cual se ejecuta el recaudo de los pasajes del Sistema de TransMilenio. Favor incluir la contratación derivada y desagregar la información (cuadro adjunto).

Al respecto, nos permitimos adjuntar cuadro diligenciado en formato Excel en Disco Compacto (VER ANEXO 3) con la información solicitada de acuerdo a los parámetros solicitados por usted, junto con sus respectivos anexos en formato PDF.

Preguntas del Representante Germán Navas Talero:

1. Se ha conocido a través de los medios de comunicación que la licitación para la renovación de los buses que circulan por los troncales del sistema de transporte masivo descarta la posibilidad de que los nuevos medios de transporte sean eléctricos. Es conocida en el mundo entero la tendencia, por ser más ecológica y económica, de sustituir el transporte movido por gasolina y diésel por el que emplea la electricidad. Siendo ello así, ¿Por qué no se ha contemplado la alternativa de los buses eléctricos en esa licitación? ¿Tendrá que ver con el hecho de que usted Sr. Enrique Peñalosa Londoño, ha sido en el pasado empleado, comisionista y/o vocero de los intereses de la multinacional Volvo?

En atención a su pregunta, nos permitimos destacar que las licitaciones públicas TMSA-LP-001 de 2018 y TMSA-LP-002 de 2018 que actualmente adelanta TRANSMILENIO S.A. permiten la presentación de ofertas con vehículos que cuenten con cualquier tipo de tecnología o combustible. En este sentido, a continuación, se presenta un resumen de las propuestas presentadas el 4 de septiembre de 2018 y que se encuentran en evaluación por parte de la entidad:

| ID | Propuesta | TMSA | |
|----|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 1 | PLATA BOGOTÁ | GNV - EURO VI |
| 2 | ELÉCTRICOS - EURO DIESEL |
| 3 | BOGOTÁ MOVIL | DIESEL - EURO V |
| 4 | EXPRESO DEL FUTURO | GNV - EURO VI |
| 5 | POP-ROBATELÁTIVO | GNV - EURO VI |
| 6 | SEPTI | GNV - EURO VI |
| 7 | MC-BUS | DIESEL - EURO V |

Fuente: Subgerencia Técnica y de Servicios -TRANSMILENIO S.A.

En efecto, de la propuesta presentada, resulta correcto afirmar que las licitaciones públicas que tienen por objeto garantizar la renovación de la flota troncal asociada a las Fases 1 y II

del Sistema TransMilenio, toda vez que contemplan e incentivan la participación de nuevas tecnologías. Lo anterior dado que de las 31 ofertas presentadas: 17 contemplan vinculación de vehículos impulsados por GNV (Euro VI), 11 a diésel (Euro V) y 3 con vehículos eléctricos (cero emisiones).

Por lo anterior, de manera atenta, nos permitimos reiterar que la administración del alcalde Enrique Peñalosa tiene por objetivo la renovación de la flota troncal del Sistema TransMilenio en las mejores condiciones posibles en aspectos técnicos, ambientales, legales y de sostenibilidad, garantizando en todo caso la continuidad en la prestación del servicio público de transporte en la ciudad.

2. La persistencia en la construcción de una troncal del sistema de transporte masivo por la carrera séptima, a pesar de la oposición de residentes académicos, ambientalistas y columnistas de opinión, descartando la alternativa de un metro ligero o de un tranvía que ocupan un menor ancho de vía ¿tendrá que ver con el hecho de que usted, Sr. Enrique Peñalosa Londoño, ha sido en el pasado un reconocido consultor que viaja por el mundo promoviendo, con el patrocinio de las multinacionales de la industria pesada del automóvil, la utilización de los buses movidos por gasolina Diésel como solución a los problemas de congestión en el transporte en las grandes ciudades?

Los diferentes modos de transporte tienen características diferenciales, las cuales pueden ser explotadas en aras de mejorar condiciones de movilidad y entorno urbano de las ciudades. En una diversidad de literatura en transporte, se han evidenciado beneficios de cada uno de los modos, así como también se han destacado ventajas de los sistemas BRT (Bus de Rápido Tránsito), con respecto a los sistemas de tranvía, como se puede observar en la Tabla 2.³

Tabla 2. Comparación parámetros TransMilenio - Tranvía

| Ítem | TransMilenio | Tranvía* | Metro* |
|----------------------------------|--------------|----------------|-----------------|
| Capacidad pasajeros hora/sentido | 50.000 | 4.000 - 15.000 | 20.000 - 80.000 |
| Velocidad operación | 20 - 30 Km/h | 20 - 40 Km/h | 25 - 60 Km/h |

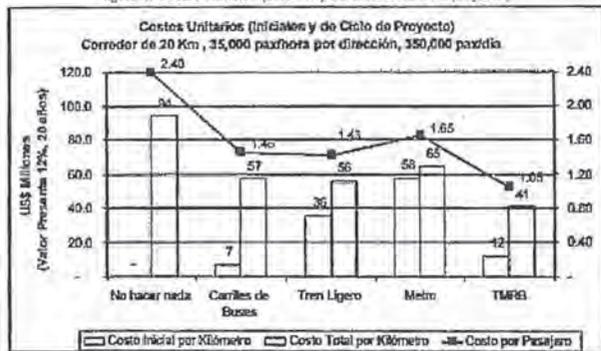
Fuente: Subgerencia Técnica y de Servicios -TRANSMILENIO S.A.
* Tomado de "Definición y tipología de los sistemas ferroviarios, aspectos generales" Enrique Viana;

³ Entre algunos referentes bibliográficos, cabe mencionar los siguientes:
GTZ-Proyecto sectorial Servicio de Asesoría en Política de Transporte, Opciones de transporte público masivo, 2005.
BID, Casos de estudio comparativo de tres proyectos de transporte urbano apoyados por el BID, 2015.
Darío Hidalgo, Comparación de Alternativas de Transporte Público Masivo - Una Aproximación Conceptual, 2005.
Enrique Viana, Definición y tipología de los sistemas ferroviarios, aspectos generales, 2015.

En este orden de ideas, se indica que, TransMilenio moviliza en la hora más cargada 50.000 pasajeros por sentido, en tanto como se observa en la siguiente tabla, un metro puede atender en promedio 60.000 pasajeros hora sentido.

Dentro de las ventajas que cuentan los Sistemas BRT, se encuentran sus bajos costos iniciales y en el ciclo de vida del proyecto, llegando a ser inferiores en comparación a otros modos de transporte, como se señala en la Figura 1.

Figura 1. Costos unitarios (Iniciales y de ciclo de vida del proyecto)



Fuente: Subgerencia Técnica y de Servicios - Tomado de Hidalgo, 2005

Para el caso específico de la carrera Séptima, se tiene una demanda prevista de 24.000 pasajeros/hora/sentido. La cual es mayor a la capacidad de pasajeros que tiene un tranvía.

Adicionalmente, es importante aclarar que la demanda estimada no corresponde a la capacidad con la que contará el corredor, toda vez que la misma dependerá de otros factores, tal como, la oferta de servicios a incorporar, la capacidad de las estaciones o la capacidad misma de los carriles, los cuales combinados puedan alcanzar valores superiores a los 32.000 pasajeros/hora/sentido, para el caso específico de la troncal carrera Séptima.

En cuanto a la utilización de buses movidos por gasolina o diésel, nos permitimos precisar que el tipo de tecnología que se contemplará para la operación de troncal Carrera Séptima, será definido una vez se tenga prevista la fecha de entrada en operación de la misma, para lo cual dentro de los estudios técnicos de soporte que se elaboraran a través del proceso

de estructuración para la operación, se definirán las características de la flota que se requerirá, la cantidad de vehículos, tipología y tecnologías viables para cumplir con los parámetros del diseño operacional y los requisitos mínimos establecidos en la normatividad vigente, entre otros aspectos.

Como parte del alcance de ese proceso de estructuración la definición de la tecnología del motor (tipo de fuente energética del motor) y el estándar de emisión mínimo requerido, dependerá del análisis de la oferta en el mercado de los buses requeridos por el Sistema, de la disponibilidad de la fuente energética o combustible, de los aspectos logísticos y de infraestructura disponible, entre otras variables, las cuales serán materia de análisis en ese momento.

Cordial saludo,

MARÍA CONSUELO ARAUJO CASTRO
Gerente General
TRANSMILENIO, S.A.

Anexo: Se adjunta Disco Compacto con los siguientes archivos:

- *Anexo 1: Determinación Director General de la UPME - Oficio con radicado 2018ER23233
- *Anexo 2: Comunicación Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible - Oficio con radicado 2018ER23117
- *Anexo 3: Cuadro diligenciado con lista Recauda Bogotá y documentos PDF relacionados con el contrato

Revisó: María Serría - Subgerente Técnica y de Servicios (s)
Ana Konstantinovskaya - Subgerente Económica (s)
Julia Rey Serría - Subgerente Jurídica
Sofía Zapata - Jefe de la Oficina Asesora de Planeación
Valeria Lafonté García - Asesora Gerencia General

Proyectó: Andrés Mauricio Páez - Subgerente Técnica y de Servicios
Xiomara Romero Aguirre - Subgerente Económica

Nota: Los vistos suenos de las personas que han intervenido en la proyección y revisión del presente documento (soportados allegados a la Gerencia General de la Entidad por medio digital.



DTP
20182250946851
Al responder cite este número

Bogotá D.C., octubre 01 de 2018

Doctora
AMPARO YANETH CALDERÓN PERDOMO
Secretaría comisión Primera Constitucional
CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Carrera 7 No. 8- 68 Of. 238-B
comision.primer@camara.gov.co
Bogotá D.C.

REF: Respuesta Proposición 009 de 2018 – La Moralidad Administrativa y la Transparencia en los procesos de contratación de los Sistemas de Transporte Masivo en Bogotá. - Radicados IDU N°. 20185261015122, 20185261019692 y 20185261000942.

Respetada Doctora:

En atención a la comunicación de la referencia y específicamente lo relacionado con el cuestionario de la Proposición 09 de 2018, atentamente se brinda respuesta a los numerales 2 y 3.2, con base en la información suministrada por la Dirección Técnica de Proyectos de la Subdirección General de Desarrollo Urbano de esta Entidad, según las funciones y competencias que a ella le corresponden, se resuelve su cuestionario en los siguientes términos:

2. "Construcción de una troncal de Transmilenio por la Carrera 7"

2.1 "¿Sirvase informar de acuerdo con la planeación establecida y atendiendo a los documentos a los que ha tenido acceso la ciudadanía por medio de su página web Cual es el costo presupuestado para el Proyecto "Nueva Séptima?""

Respuesta: El IDU suscribió el contrato de consultoría no. 1073 de 2016, cuyo objeto es "Actualización, complementación, ajustes y/o elaboración de los estudios y diseños, para la adecuación del Sistema Transmilenio de la Carrera 7 desde la Calle 32 hasta la Calle 200, ramal de la Calle 72 entre Carrera 7 y Av. Caracas, patio portal, conexiones operacionales Calle 26, Calle 100, Calle 170 y demás obras complementarias, en Bogotá D.C.". Dentro de los componentes de este contrato se encuentra el producto denominado "presupuesto y precios unitarios".

Este documento está a disposición de los ciudadanos mediante Resolución No. 55549 de Julio 29 de 2015

En cumplimiento de las obligaciones contractuales y de conformidad con la información entregada por el Consultor y aprobada por la interventoría, el presupuesto arrojado es de 2.29 billones. No obstante, este componente, actualmente se encuentra en revisión por parte de la Dirección Técnica de Proyectos, razón por la cual, se informa que dicho valor podrá ser objeto de modificaciones en el evento de que el Instituto presente observaciones al mismo.

Adicionalmente, se informa que, para la ejecución de la obra, el Instituto cuenta con 2,399 millones de pesos, correspondiente a recursos aprobados mediante Acuerdo 590 del 2017 (Cupa de Endeudamiento).

2.2 "¿Cuántos contratos se han celebrado con el fin de elaborar el proyecto de Transmilenio por la Séptima? Sirvase enviar el expediente contractual. Favor incluir la contratación derivada y desagregar la información así:"

Respuesta: A continuación, se diligencia el cuadro solicitado por usted:

| IDU No. | CONTRATISTA | IDENTIFICACION DEL CONTRATO | OBJETO | VALOR | PLAZO | Tipo contrato | Participación de la Contratación Pública (Método de Selección) | Liquidado (Si/No) Fecha de Liquidación |
|-----------------|-------------|-----------------------------|--|---|---|--------------------|--|---|
| IDU 207 de 1999 | ETA S.A. | 868.261.946-6 | El Consultor se compromete para con el IDU a precio global fijo, a realizar los estudios y diseños de la Carrera 7 Tramo: Calle 195 - Calle 200. | Valor Inicial 154.889.995 Giro: 154.214.811 Liberación 274.984 | Teniendo en cuenta la antigüedad de la información se solicitó al archivo central de la entidad la entrega del expediente con el fin de tomar el dato solicitado. | Estudios y Diseños | Teniendo en cuenta la antigüedad de la información se solicitó al archivo central de la entidad la entrega del expediente con el fin de verificar la información suministrada. | Liquidado. Se solicita caje con la información legal al Archivo Central |

| IDU No. | CONTRATISTA | IDENTIFICACION DEL CONTRATO | OBJETO | VALOR | PLAZO | Tipo contrato | Participación de la Contratación Pública (Método de Selección) | Liquidado (Si/No) Fecha de Liquidación |
|-----------------|-----------------------------|-----------------------------|---|--|---|-------------------------------------|--|---|
| IDU 388 de 1999 | TECNIVECTOS | | Interventoría Técnica Administrativa de Estudios Diseños a precio global fijo de la Carrera Séptima, tramo: Calle 195 a Calle 200. | Teniendo en cuenta la antigüedad de la información se solicitó al archivo central de la entidad la entrega del expediente con el fin de verificar la información suministrada. | Teniendo en cuenta la antigüedad de la información se solicitó al archivo central de la entidad la entrega del expediente con el fin de tomar el dato solicitado. | Interventoría de Estudios y Diseños | Teniendo en cuenta la antigüedad de la información se solicitó al archivo central de la entidad la entrega del expediente con el fin de verificar la información suministrada. | Liquidado. Se solicita caje con la información legal al Archivo Central |
| IDU 25 de 2006 | CONSORCIO TRONCAL CARRERA 7 | 900.108.290-1 | *Estudios y diseños a precio global fijo sin reajustes, de la troncal carrera 7 de la calle 34 a la calle 170 y tramo de la calle 72 de la carrera 7 a avenida Caracas en Bogotá D.C. | Valor Inicial 5.308.284.829 Adición 1.066.959.241 | Plazo Inicial 9 meses Prorroga 5 meses 18 días | Estudios y Diseños | Teniendo en cuenta la antigüedad de la información se solicitó al archivo central de la entidad la entrega del expediente con el fin de verificar la información suministrada. | Se solicita la información precontractual y legal del contrato al Archivo Central Fecha de liquidación: 02/03/2011 Acta No. 23 |

| IDU No. | CONTRATISTA | IDENTIFICACION DEL CONTRATO | OBJETO | VALOR | PLAZO | Tipo contrato | Participación de la Contratación Pública (Método de Selección) | Liquidado (Si/No) Fecha de Liquidación |
|----------------|---|-----------------------------|---|---|---|-------------------------------------|--|--|
| IDU 48 de 2006 | HRV CONSULTORIA S.A.S. | 900.768.895-1 | Interventoría técnica, ambiental, social, económica, financiera y legal de los estudios y diseños, a precio global fijo sin reajustes, de la troncal carrera 7 entre calle 34 y calle 170 y tramo de la calle 72 entre carrera 7 y avenida Caracas en Bogotá D.C. | Valor Inicial 1.023.245.79 Adición 439.184.300 | Plazo Inicial 9 meses Prorroga 5 meses 18 días | Interventoría de Estudios y Diseños | Teniendo en cuenta la antigüedad de la información se solicitó al archivo central de la entidad la entrega del expediente con el fin de verificar la información suministrada. | Se solicita la información precontractual y legal del contrato al Archivo Central Liquidado. Se solicita caje con la información legal al Archivo Central |
| IDU 33 de 2010 | SOCIEDAD TRANSMILENIO CARRERA 7 SCS SAS | 900.361.036 | Actualización de estudios y diseños y la adecuación de la carrera 7 al sistema Transmilenio en el tramo comprendido entre la calle 34 y la calle 72 y el tramo de la calle 72 entre la carrera 7 y la troncal Caracas, en Bogotá D.C. | Valor Inicial 8.000.000.000 Giro: 2.975.686.871 Liberación 3.024.313.123 | Plazo Inicial 14 meses Prorroga 2 meses. | Mixto Estudios y Construcción | Teniendo en cuenta la antigüedad de la información se solicitó al archivo central de la entidad la entrega del expediente con el fin de verificar la información suministrada. | Se solicita la información precontractual y legal del contrato al Archivo Central Fecha de liquidación: 28/06/2011 Acta No. 19 |

| CTO No. | CONTRATISTA | IDENTIFICACION DEL CONTRATISTA | OBJETO | VALOR | PLAZO | Tipo contrato | Período de ejecución o condiciones mínimas requeridas. Es un Anexo Menor o, no cubre? | Liquidado. Sí/No. Fecha de liquidación |
|-----------------|-------------------|--------------------------------|---|---|-------------------------|---|---|---|
| IDU 37 de 2010. | CONSORCIO EL 2010 | 900.387.695 | Interventoría técnica, administrativa, financiera, legal, social y ambiental para la actualización de estudios y diseños y adecuación de la carrera 7ª al sistema TransMilenio en el tramo comprendido entre la calle 34 y la calle 72 y el tramo de la calle 72 entre la carrera 7ª y la troncal Caracas, en Bogotá D.C. | Valor inicial \$ 331.974.690 Gros. 2.388.558.346 Liberación 1.963.316.344 | Plazo inicial: 14 meses | Mixto Interventoría Estudios y Diseños y Construcción | Se solicita la información precontractual y legal del contrato al Archivo Central | Fecha de liquidación 29/08/2014 Acta 18. 23 |

| CTO No. | CONTRATISTA | IDENTIFICACION DEL CONTRATISTA | OBJETO | VALOR | PLAZO | Tipo contrato | Período de ejecución o condiciones mínimas requeridas. Es un Anexo Menor o, no cubre? | Liquidado. Sí/No. Fecha de liquidación |
|------------------|--------------|--------------------------------|---|-------------------------------|--|--------------------|---|--|
| IDU 1073 de 2016 | INGETEC S.A. | 880001985-1 | "Actualización, complementación, ajustes de los diseños existentes, y/o elaboración de los estudios y diseños, para la adecuación al sistema TransMilenio de la carrera 7 desde la calle 32 hasta la calle 200, ramal de la Calle 72 entre Carrera 7 y Avenida Caracas, pailo, construcciones operacionales Calle 26, Calle 100, Calle 170 y demás obras complementarias, en Bogotá D.C." | Valor inicial: 10.215.233.214 | Plazo inicial: 10 meses Prórrogas: No. 1: Un Mes No. 2: Dos meses y medio No. 3: Veintiséis días No. 4: sesenta días | Estudios y diseños | adjunto al presente se entrega documentación legal de ejecución y precontractual igualmente la puede consultarse en el SECOOP | No se encuentra liquidado a la fecha |

| CTO No. | CONTRATISTA | IDENTIFICACION DEL CONTRATISTA | OBJETO | VALOR | PLAZO | Tipo contrato | Período de ejecución o condiciones mínimas requeridas. Es un Anexo Menor o, no cubre? | Liquidado. Sí/No. Fecha de liquidación |
|------------------|----------------|--------------------------------|--|------------------------------|---|------------------------------------|---|--|
| IDU 1104 de 2016 | INTEGRA L.S.A. | 850.903.055-1 | Interventoría técnica, administrativa, financiera, legal, social, ambiental y de seguridad y salud en el trabajo para realizar la actualización, complementación, ajustes de los diseños existentes, y/o elaboración de los estudios y diseños, para la adecuación al sistema TransMilenio de la carrera 7 desde la calle 32 hasta la calle 200, ramal de la Calle 72 entre Carrera 7 y Avenida Caracas, pailo, construcciones operacionales Calle 26, Calle 100, Calle 170 y demás obras complementarias, en Bogotá D.C." | Valor inicial: 2.231.335.400 | Plazo inicial: 11 meses Prórrogas: No. 1: Dos meses y medio No. Veintiséis días No. 3: sesentadías | Interventoría Estudios y Diseños y | adjunto al presente se entrega documentación legal de ejecución y precontractual igualmente la puede consultarse en el SECOOP | No se encuentra liquidado a la fecha |

En cuanto a la información solicitada por Usted, relacionada con la remisión del expediente contractual, dado que éste reposa en el Archivo General de la Entidad, atentamente le solicito un plazo adicional de cinco (5) días hábiles con el fin de consolidar la información requerida y enviarla a su Despacho.

2.3 "De acuerdo con lo expuesto a la ciudadanía en la página web <http://www.bogota.gov.co/carrera-septima/>, la construcción del proyecto de TransMilenio por la Séptima se iniciaría en el segundo trimestre del 2018 y se ha dado inicio a la construcción del proyecto? En caso de que la respuesta sea negativa, enumere y explique las razones que han impedido dicha ejecución."

Respuesta: El contrato de consultoría No. 1073 de 2016 finalizó el 6 de junio de 2018, fecha en la cual la interventoría radicó los oficios en los que señalaba entregar los productos de la consultoría. Posteriormente, el IDU procedió a la revisión de la información allí contenida. Fruto de esta revisión preliminar, la Subdirección General de Infraestructura mediante memorando 20183050143613 del 18 de junio de 2018, complementado a través de comunicación 20183050161473 del 6 de julio de 2018, remitió a la Subdirección General de Desarrollo Urbano las observaciones de los componentes de Geotécnica, Geometría, Estructuras, Urbanismo, Tránsito, Cronograma y presupuesto, productos entregados en el marco del contrato de consultoría 1073 de 2016 con aprobación de la interventoría (contrato 1104 de 2016).

De acuerdo con las observaciones remitidas, se realizaron mesas de trabajo con los equipos de especialistas de las Subdirecciones Generales de Desarrollo Urbano e Infraestructura, el consultor y la interventoría.

A través del memorando 20182250174813 del 19 de julio de 2018 y de acuerdo con las mesas de trabajo realizadas, la Subdirección General de Desarrollo Urbano remite las actas de las mesas de trabajo a la Subdirección General de Infraestructura, en las que se analiza cada una de las observaciones, señalando la respuesta y especificando si se subsana con los soportes entregados por el consultor o si debe ser complementada, referenciada en otro aparte de los componentes de la consultoría o entregarse información complementaria.

En respuesta a dicha comunicación, la Subdirección General de Infraestructura mediante memorando 20183050174823 del 19 de julio de 2018, informó la procedencia de dar inicio a la estructuración del contrato, quedando atento a la información complementaria que aporte el consultor y la interventoría.

Ahora bien, mediante el memorado SGI 20182250225133 del 10 de septiembre de 2018 (anexo en 62 folios), la Subdirección General de Infraestructura, sin perjuicio de la satisfacción de cada una de las observaciones a través de las aclaraciones, complementaciones y modificaciones presentadas por el Consultor y avaladas por la interventoría, en el marco de las mesas de trabajo realizadas con los especialistas de las Subdirecciones Generales de Desarrollo Urbano e Infraestructura, presentó a la Dirección General un informe detallado de las observaciones al Proyecto.

A continuación, conforme al documento DTP 20182250924061 del 24 de septiembre de 2018, se remite el balance general a la fecha, respecto al recibo por parte del IDU.

| No. | Nombre del producto | No. De oficio de aprobación final por parte de la interventoría | Fecha de aprobación final por parte de la interventoría | No. De oficio de aprobación final por parte de entidad competente | Fecha de la aprobación final por parte de entidad competente |
|-----|---------------------------|---|---|---|--|
| 1 | TOPOGRAFIA | 20175260559352 20185260551302 | 10/04/2018 06/06/2018 | 20185208953481 Recibo por IDU | 05/09/2018 |
| 2 | ESTUDIO DE TRANSITO | 20185260552202 | 05/04/2018 06/06/2018 | SDM-DVCT-113410-16 20182250977331 Recibo por IDU | 6/06/2018 11/09/2018 |
| | DISEÑO DE SEÑALIZACIÓN | 20185260220352 20185260552202 | 02/04/2018 06/06/2018 | SM-DCV-118235-16 / SDM 20182250984101 Recibo por IDU | 03/08/2018 07/09/2018 |
| | DISEÑO DE SEMAFORIZACIÓN | 20185260220402 20185260552202 | 02/04/2018 06/06/2018 | SDM -DVC-118033-16 20182250768361 Recibo por IDU | 06/06/2018 14/08/2018 |
| | PMT | 20185260471882 20185260552202 | 18/05/2018 08/05/2018 | 20185260709122 201822509893951 Recibo por IDU | 12/07/2018 15/05/2018 |
| 3 | DISEÑO GEOMETRICO | 20185260065743 20185260094782 20185260552132 2018526069752 | 28/01/2018 05/02/2018 06-06-2018 14/09/2018 | 201822509823451 Recibo por IDU | 15/09/2018 |
| 4 | DISEÑO DE ESPACIO PUBLICO | 20185260552092 20185260551702 2018526095172 | 5/05/2018 5/08/2018 19/09/2018 | 20182250911261 Recibo por IDU | 20/09/2018 |
| 5 | DISEÑO REDES ACUEDUCTO | 20185260551752 | 8/08/2018 | S-2018-154738 20185260554532 | 7/05/2018 |

| Nombre del producto | No. De oficio de aprobación final por parte de la interventoría | Fecha de aprobación final por parte de la interventoría | No. De oficio de aprobación final por parte de entidad competente | Fecha de la aprobación final por parte de entidad competente |
|-----------------------------|--|---|--|--|
| DISEÑO REDES ALCANTARILLADO | 20185260551752 | 8/08/2018 | S-2018-154738 20185260554532 | 7/05/2018 |
| CODENSA | 058770720 | 28/05/2018 | 8886938 Aprobación Serie 1 de CODENSA | 5/05/2018 |
| ETB | 20185260458762 | 10/05/2018 | Planos Firmados/legitimación de acta de competencias Acta de Mesa de trabajo. | 11/05/2018 |
| EPM (TIGO-UNE) | Mesa Decisoria | 7/05/2018 | Planos Firmados/legitimación de acta de competencias | 07/05/2018 |
| TELECOM - MOVISTAR | 20185260455762 | 10/05/2018 | Planos Firmados/acta de competencia | 23/05/2018 |
| GAS NATURAL | 20185260458762 | 10/05/2018 | Planos Firmados/Acta de competencias | 11/07/2018 |
| SUELOS GEOTECNIA | 20185260362292 20185260552052 20185260790262 20185260841272 | 10/04/2018 08/05/2018 01/08/2018 15/08/2018 | 20182250849891 Recibo por IDU | 04/09/2018 |
| PAVIMENTOS | 20185260016692 20185260562032 20185260790262 20185260841272 | 09/01/2018 05/06/2018 01/08/2018 15/08/2018 | 20182250949301 Recibo por IDU | 04/09/2018 |
| ESTRUCTURAS | 20185260551982 20185260840972 | 8/05/2018 15/09/2018 | 20182250912631 Recibo por IDU | 20/09/2018 |
| ESTUDIOS AMBIENTALES Y SISO | 20185260551572 | 8/06/2018 | Resolución Silviculturalias Resolución 1699 de 2018 Resolución 1712 de 2018 Resolución 1714 de 2018 Resolución 1714 de 2018 Resolución 1715 de 2018 Resolución 1716 de 2018 Resolución 1716 de 2018 Resoluciones Permisos Ocupación de Cauce Resolución 1694 de 2018 Resolución 1695 de 2018 Resolución 1691 de 2018 Resolución 1690 de 2018 Resolución 1689 de 2018 Resolución 1692 de 2018 | 12/06/2018 |

| No. | Nombre del producto | No. De oficio de aprobación final por parte de la interventoría | Fecha de aprobación final por parte de la interventoría | No. De oficio de aprobación final por parte de entidad competente | Fecha de la aprobación final por parte de entidad competente |
|-----|---|---|---|---|--|
| | | | | Resolución 1693 de 2018 | |
| 11 | DISEÑO DE ESTACIONES** | 20185260181742 20185260561942 | 05/03/2018 08/05/2018 | Se encuentra en IDU, revisión de ajustes | ----- |
| 12 | ESTUDIOS PRELIMINARES | 20185260561802 20185260567232 | 8/05/2018 22/08/2018 | 20183250213113 Recibo por IDU - Precios | 02/09/2018 |
| 13 | ESTUDIOS SOCIALES | | | | |
| | Propuesta metodológica y cronograma | 20175260273522 | 18/04/2017 | 2017250092803 APROBACION OTC | 5/05/2017 |
| | Identificación del área de influencia, directorio, mapa de instituciones, equipamientos y actores sociales. | 20175260285202 | 17/04/2017 | 2017250092893 APROBACION OTC | 5/05/2017 |
| | Directorio y mapa actualizado de instituciones, Equipamientos y Actores-Sociales | 2017-0000083 | 11/04/2017 | 2017250492001 APROBACION OTC | 7/05/2017 |
| | estrategia de comunicaciones | 20175260331352 | 15/05/2017 | 2017250104253 | 2/05/2017 |
| | Matriz de Evaluación concepto de factibilidad social | 20175260322152 20175260330862 | 09/05/2018 12/05/2018 | 20161250071473 APROBACION OTC | 25/03/2018 |
| | Matriz de sistematización y retroalimentación de la gestión social | 20175260330852 | 12/05/2017 | 20171250262373 APROBACION OTC | 23/10/2017 |
| | Caracterización física y sociodemográfica | 20175260698572 | 19/09/2017 | 20171250057033 APROBACION OTC | 7/03/2018 |

| Nombre del producto | No. De oficio de aprobación final por parte de la interventoría | Fecha de aprobación final por parte de la interventoría | No. De oficio de aprobación final por parte de entidad competente | Fecha de la aprobación final por parte de entidad competente |
|--|---|---|---|--|
| Identificación, evaluación y análisis de los impactos detallados por componentes | 20185260082032 | | 20181250061743 APROBACION OTC | 12/03/2018 |
| Plan de manejo de los impactos | 20185260293282 | 28/03/2018 | 20181250112443 APROBACION OTC | 15/05/2018 |
| Piegos para la contratación de la etapa de construcción y su presupuesto | 20185260503602 | 23/05/2018 | 20181250138153 APROBACION OTC | 9/06/2018 |
| Plano de georreferenciación y documentos sobre estrategia de manejo de impacto de las acciones urbanísticas. | 20185260355472 | 17/04/2018 | 20181250129563 APROBACION OTC | 30/06/2018 |
| PREBUDGETO Y PRECIOS UNITARIOS ELABORACION PREBUDGETO INTERVENTORIA** | 20185260561772 20185260561702 | 6/06/2018 | APUS 100% APROBADOS En proceso de recibo por parte del IDU | ----- |
| ESPECIFICACIONES TECNICAS DE CONSTRUCCION** | 20185260561772 20185260561702 | 6/06/2018 | En proceso de recibo por parte del IDU | ----- |
| PROGRAMACION DE OBRA** | 20185260561772 20185260561702 | 6/06/2018 | En proceso de recibo por parte del IDU | ----- |
| * Se debe tener en cuenta que la aprobación de los productos corresponde a la Firma Interventora y que el Instituto de Desarrollo Urbano, en el marco de la fase contractual, expide la no objeción de los mismos. | | | | |
| ** Estos productos se encuentran en trámite de no objeción por parte del IDU. | | | | |

En el cuadro anterior, se observa el estado actual del contrato frente al recibo por parte del IDU. A la fecha, el consultor hizo entrega al interventor del presupuesto, teniendo en cuenta que el 100% de los APU'S, se encuentran aprobados por el IDU.

En cuanto la programación de obra y las especificaciones técnicas de construcción, toda vez que estos productos tienen una relación directa con el presupuesto, el consultor se encuentra ajustándolos conforme a las observaciones realizadas por el IDU.

Actualmente el proceso de selección para la construcción del Proyecto de Adecuación al Sistema Transmilenio de la Carrera 7, se encuentra en su fase inicial de estructuración, consistente en la elaboración del componente técnico de los estudios previos, conforme a la información disponible que tiene como insumo los productos derivados del contrato de consultoría 1073 de 2016. El cronograma del proceso licitatorio de la Carrera 7 se proyecta que tendrá una duración de 66 días hábiles, término dentro del cual se estima se lleve a cabo la publicación del aviso de convocatoria, la resolución de apertura, la publicación de pre pliegos y pliegos definitivos, el cierre de la licitación, la audiencia de adjudicación y la adjudicación del contrato de obra, de conformidad con la norma vigente.

La construcción del cronograma del proceso licitatorio y el término señalado iniciará una vez se radique en la Dirección Técnica de Procesos Selectivos del IDU los documentos necesarios para el inicio de dicho proceso.

3.2 "Con relación a la licitación para la renovación de la flota de Transmilenio Fase I y Fase II, y operación de los mismos, se requiere realizar 47 obras anunciadas para el buen funcionamiento del sistema. ¿Cuál es el cronograma que se adelantará para llevar a cabo dichas obras y evitar colapso con el funcionamiento de los nuevos buses? ¿A cargo de quién estarán las mismas?"

Respuesta: El Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) a través del Convenio 020 de 2001 con Transmilenio, ha venido adelantado desde el 2017 la contratación de estudios, diseños y construcción de las ampliaciones de las estaciones priorizadas por Transmilenio como necesarias para el buen funcionamiento del Sistema. De dicha priorización se definen un total de cuarenta y seis (46) estaciones para ser ampliadas de forma que operen los biarticulados, y tres (3) externalizaciones de taquillas, para un total de cuarenta y nueve (49) obras.



Ahora bien, el Instituto, con el fin atender las priorizaciones anteriormente descritas, ha adelantado la factibilidad, los estudios, diseños y construcción de estas obras a través de los siguientes contratos, con los respectivos cronogramas de su interés:

1. IDU-1495-2017: Factibilidad, estudios y diseños de 22 estaciones y 3 externalizaciones.

| TRONCAL | ESTACION | |
|------------------|----------|-------------------------|
| GRUPO 2A DISEÑOS | | |
| NQS | 1 | ESTACION SIMÓN BOLÍVAR |
| | 2 | ESTACION U NACIONAL |
| | 3 | ESTACION CAD |
| | 4 | ESTACION RICAURTE |
| CARACAS | 5 | ESTACION NARIÑO |
| | 6 | ESTACION FUCHA |
| | 7 | ESTACION OLAYA |
| | 8 | ESTACION QUIROGA |
| | 9 | ESTACION SOCORRO |
| | 10 | ESTACION CONSUELO |
| SUBA | 11 | SUBA TV. 91 |
| | 12 | GRATAMIRA |
| CALLE 80 | 13 | ESTACION MINUTO DE DIOS |

| TRONCAL | ESTACION | |
|------------------|----------|---------------------|
| GRUPO 2A DISEÑOS | | |
| CALLE 80 | 14 | POLO |
| | 15 | ESCUELA MILITAR |
| AMERICAS | 16 | FUENTE ARANDA |
| NQS | 17 | GRAL SANTANDER |
| | 18 | AV. EL DORADO |
| SUBA | 19 | CAMPIÑA |
| | 20 | HUMEDAL CÓRDOBA |
| | 21 | FUENTE LARGO |
| | 22 | ESTACION SAN MARTÍN |

| TRONCAL | ESTACION | |
|------------------|----------|-------------|
| GRUPO 2A DISEÑOS | | |
| AUTOPISTA NORTE | 1 | VIRREY |
| | 2 | PEPE SIERRA |
| | 3 | CALLE 127 |

Inicio contrato de Estudios y Diseños : Febrero 2018
 Finalización contrato Estudios y Diseños : Diciembre 2018
 Adjudicación de contratación de Construcción : Mayo 2019
 Legalización de contratación de Construcción : Junio 2019
 Inicio contrato de Construcción : Julio 2019
 Finalización contrato Construcción : Junio 2020

2. IDU-1309-2018: Estudios, diseños y construcción de 9 estaciones.

| TRONCAL | ESTACION | |
|----------|----------|-----------------|
| NQS | 1 | SANTA ISABEL |
| | 2 | 30 SUR |
| | 3 | 38 SUR |
| | 4 | ALQUERIA |
| | 5 | MADEBENA |
| AMERICAS | 6 | DE LA SABANA |
| | 7 | CDS CARRERA 32 |
| | 8 | ZONA INDUSTRIAL |
| | 9 | CARRERA 43 |

Inicio contrato de Estudios y Diseños y Construcción : Septiembre 2018
 Finalización Estudios y Diseños : Febrero 2019
 Finalización Construcción : Marzo 2020

3. IDU-1318-2018: Estudios, Diseños y construcción de 6 estaciones.

| TRONCAL | ESTACION |
|----------|------------------|
| AV. SUBA | 1 NIZA 127 |
| | 2 CALLE 95 |
| | 3 RIO NEGRO |
| CALLE 90 | 4 SUBA CALLE 100 |
| | 5 CARRERA 47 |
| | 6 AV. 68 |

Inicio contrato de Estudios y Diseños y Construcción : Octubre 2018
 Finalización Estudios y Diseños : Marzo 2019
 Finalización Construcción : Diciembre 2019

4. Ampliación de Estaciones Grupo III – IDU - Se encuentra en etapa de factibilidad elaborada por el IDU y se está estructurando el proceso licitatorio para la contratación de estudios, diseños y construcción de las siguientes estaciones:

| TRONCAL | ESTACION |
|-------------------|-----------------------|
| CARACAS TRAMO SUR | 1 CALLE 49 SUR |
| | 2 ESTACION RESTREPO |
| AV. SUBA | 3 21 ANGELES |
| | 4 SUBA AVENIDA BOYACA |
| | 5 ESTACION SHALO |
| CALLE 90 | 6 ESTACION CARRERA 90 |
| | 7 Av. BOYACA |
| | 8 CIUDAD DE CALI |
| NQS | 9 VENEZIA |

Adjudicación de contratación de Estudios y Diseños y Construcción : Diciembre 2018
 Legalización de contratación de Estudios y Diseños y Construcción : Enero 2019

Es preciso tener en cuenta que todas las fechas anteriormente mencionadas son estimadas y sujetas a modificaciones, debido a que dependen directamente de la ejecución de los contratos en las diferentes etapas del ciclo de vida de los proyectos.

Esperamos con lo anterior haber dado respuesta satisfactoria a los interrogantes de nuestra competencia, cualquier inquietud sobre el particular con gusto será atendida.

Cordialmente,



Yaneth Rocío Mantilla Barón

Directora General

AV. BOYACA 100 - BOGOTÁ

Apece: La autoridad en DTJ (CIC)

C.C. Secretaría Jurídica Central - Carrera 8 No. 10-88 Edificio Líbero, Alcaldía Mayor de Bogotá - P.O. BOX 20162010002

Ayudante: Merylin Linares Ospina, María Substración Quiroz Aranda
 Asesor: Rafael Esteban Rodríguez López-Salazar, General de Desarrollo Urbano
 Asesor: Sara Lizzy Suarez Bernal-Dirección Técnica de Proyectos
 Solicitud: Mariana Pardo Mejía-Dirección Técnica de Proyectos

MEMORANDO



DTP
 20182250225133
 Al responder cite este número

FECHA: Bogotá D.C., septiembre 10 de 2018
 PARA: Yaneth Rocío Mantilla Barón
 Directora General
 DE: Subdirector General de Infraestructura
 REFERENCIA: Proposición 560 de 208

Respetada Directora:

Con miras a dar respuesta al literal k) de la Proposición 560 de 2018 radicada el día 05 de septiembre de 2018 con radicado IDU No. 20185260923052 a continuación se expone las consideraciones frente a la revisión a los hallazgos evidenciados.

1. Con relación al memorando 20183050143613 del 18 de junio de 2018, corresponde señalar que en efecto mediante dicho documento complementado a través de comunicación 20183050161473 del 6 de julio de 2018, la Subdirección General de Infraestructura remitió a la Subdirección General de Desarrollo Urbano las observaciones derivadas de la revisión preliminar de los componentes de Geotécnica, Geometría, Estructuras, Urbanismo, Tránsito, Cronograma y presupuesto, productos entregados en el marco del contrato de consultoría IDU-1073-2016 con aprobación de la interventoría (contrato IDU-1104-2016).
2. De acuerdo con las observaciones remitidas, se realizaron mesas de trabajo con los equipos de especialistas de las Subdirecciones Generales de Desarrollo Urbano e Infraestructura, el consultor y la interventoría.
3. A través del memorando 20182250174813 del 19 de julio de 2018, la Subdirección General de Desarrollo Urbano remite las actas de las mesas de trabajo con la Subdirección General de Infraestructura, consultor e interventor, en las que se analiza cada una de las observaciones, señalando la respuesta y especificando si se subsana con los soportes entregados por el consultor o si debe ser complementada, referenciada en otro aparte de los componentes de la consultoría o entregarse información complementaria, y a la cual da respuesta Subdirección General de Infraestructura mediante memorando 20183050174823 del 19 de julio, por medio del cual viabiliza el inicio del proceso licitatorio.

4. Conforme a lo anterior, se presenta uno a uno, el resultado de las mesas técnicas por cada uno de los componentes:

A. COMPONENTE GEOTECNIA DE TALÚDES

- i. Para la descripción del perfil estratigráfico presentado por el Consultor, para cada sector de análisis, la tabla resumen de resultados de laboratorio, se encuentra incompleta, puesto que los pliegos de condiciones del proyecto, indica que el mismo debe contener como mínimo la siguiente información: Abcisa, coordenada, cota, aplique o sondeo, No de muestra, profundidad, descripción de la muestra, clasificación, % de humedad, distribución granulométrica, límites de Atterberg y parámetros de resistencia. De igual manera, no se discrimina la exploración geotécnica llevada a cabo en estudios previos de la ejecutada a partir del presente contrato de Consultoría.

Al respecto el pliego de condiciones en el capítulo 8 PAVIMENTOS Y GEOTECNIA señala: "Los ensayos de los ensayos de laboratorio (nuevos y existentes) deberán consolidarse en una tabla resumen que incluya como mínimo y sin limitarse a ello la siguiente información: abcisa, coordenadas, cotas, aplique o sondeo, No. De muestra, profundidad, descripción de la muestra, clasificación, AASHTO y USCS, humedad, granulometría, límites de Atterberg, parámetros de resistencia, etc".

Se aclaró por la Consultoría, que la consolidación de los ensayos de laboratorio, se pueden encontrar en la tabla resumen, esta se puede encontrar en el ANEXO 2 – CUADRO CONSOLIDADO ANEXO DE LABORATORIO.

Observación Atendida en el Anexo 2 del Informe de geotecnia, Folio 21 Acta 23 de julio de 2018 y folio 17 acta 13 de julio de 2018.

- ii. No se indica en el informe geotécnico para estabilidad de taludes, se indique el método computacional empleado, versión y el método de análisis para la determinación del factor de seguridad FS tanto para condición estática como para sismo.

El capítulo 8 PAVIMENTOS Y GEOTECNIA indica: "Para efectos de los pre dimensionamientos, se podrá utilizar cualquier metodología de diseño existente, explicando y justificando los criterios empleados para tal fin".

Se aclara por la Consultoría, que se realizó el análisis con el programa SLIDE, empleando el método de Spencer para las verificaciones de cortes realizadas. En el cuerpo del informe

versión final de geotecnia R4, se complementó esta información en el inicio del capítulo referente a Geotecnia.

Observación atendida en el informe de geotecnia, Numeral 5.11.1, Folio 21 Acta 23 de julio de 2018 y folios 17 y 18 en Acta 13 de julio de 2018.

III. No se indica en el cuerpo del informe, qué criterio se utilizó para estimar las cargas actuantes externas en los análisis de estabilidad calculados.

El capítulo 8 PAVIMENTOS Y GEOTECNIA establece: "Para la definición de modelos geotécnicos de análisis, se deberán presentar los estimativos de cargas a las que estarán sometidas cada una de las estructuras (principales, secundarias, complementarias, redes y taludes)".

Se aclaró por el Consultor, que, para el diseño de estructuras de contención, se emplearon las sobrecargas previstas en el CCP 2014 3.6.1.3 – Aplicación de la Carga Viva Vehicular de Diseño. Se estimó la carga viva extrema como el efecto de un camión de diseño con el espaciamiento variable entre ejes especificado en el Artículo 3.6.1.2.2 combinado con el efecto de la carga del carril de diseño.

Se aclaró por parte del Consultor que, de acuerdo con la topografía actual del terreno y las intervenciones proyectadas, se seleccionaron los sectores con mayores alturas de corte (> 2.0 m) para adelantar las verificaciones de estabilidad. Los sectores seleccionados corresponden a la Calle 189 y Calle 191, para éstos se realizaron análisis durante construcción los cuales se presentan en los Anexos 7.4 y 7.6. Los Análisis correspondientes a la Calle 87 y Calle 92, se presentó en la versión R4.

Observación atendida en folio 22, Acta 23 de julio de 2018 y folios 18 y 19 acta 13 de julio de 2018.

V. No se indica en el cuerpo del informe, qué criterio se utilizó para la definición de los parámetros RU, comportamiento del nivel freático, presiones de poros y su variación durante la ejecución de los sondeos, para los diferentes taludes evaluados.

El capítulo 8 PAVIMENTOS Y GEOTECNIA establece: "Se debe informar sobre el nivel freático y su variación durante los sondeos."

El Consultor señaló en mesa de trabajo, que en concordancia con lo establecido en los términos de referencia, el nivel freático y su variación se presentan en los registros de las perforaciones ejecutadas. La definición de los niveles de agua para cada sitio analizado se estableció a partir de los niveles al inicio de la jornada, realizando un análisis de variabilidad de éste, para determinar la posible condición normal del sector de perforación. De esta manera y teniendo en cuenta la topografía inicial y final de proyecto para los diferentes cortes y obras proyectadas, en conjunto con lo reflejado por las diferentes visitas de campo, se determinó un comportamiento en condición normal y en condición extrema el cual se analizó de acuerdo a la situación de cada sector, y se estableció el valor correspondiente de Relación de presión de poros (Ru).

Observación atendida en el Informe final de geotecnia Numeral 5.11.1 y en el Anexo 10. Folio 22, Acta 23 de julio de 2018 y folio 19 acta 13 de julio de 2018.

VI. No se presentaron recomendaciones detalladas para el procedimiento constructivo para la construcción de pantallas empotradas y en general las estructuras de contención proyectadas, muros de contención, anclajes, pilotes pre excavados, recomendaciones y lineamientos para las actividades de excavación.

El capítulo 8 PAVIMENTOS Y GEOTECNIA, en las consideraciones para el análisis geotécnico indica: "Dentro de estos análisis, el Consultor deberá contemplar los


MEMORANDO


 DTP
 20182250225133
 Al responder cite este número

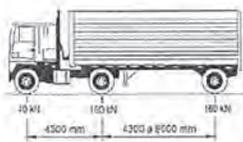
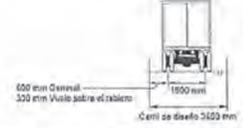



Figura 3.6.1.2.2-1 — Características del Camión de Diseño

De igual manera se aclaró por el Consultor, que para los análisis de estabilidad de taludes se consideró una sobrecarga de 10 kN/m² por piso para edificaciones vecinas. En consideración a las cargas vivas se empleó una sobrecarga de 15 kN/m² en concordancia con lo establecido en el numeral H.5.1.2 de la NSR-10.

Para mayor claridad, estos criterios se incluyeron en la Revisión 4 del informe de geotecnia.

Observación atendida en numeral 5.11.1. Folios 21 y 22, Acta 23 de julio de 2018 y folios 17 y 18 acta 13 de julio de 2018.

IV. No se presentaron los respectivos análisis de estabilidad sin obras.

El capítulo 8 PAVIMENTOS Y GEOTECNIA establece para la modelación geotécnica de taludes: "presentando el modelo geotécnico utilizado y cada uno de los parámetros de entrada utilizados, con sus respectivas memorias de cálculo, análisis de estabilidad, y análisis del factor de seguridad bajo diferentes escenarios; con y sin obras, con y sin sismo, con y sin nivel freático, propuestas de mitigación, estabilización y contención de taludes"

problemas que pudieran originarse y desarrollarse durante el proceso constructivo, así mismo diseñar las técnicas tendientes a mitigarlos, haciendo especial énfasis en los procesos de excavación, la protección de redes de servicios públicos y la estabilidad de las construcciones vecinas"

Se aclaró por el Consultor, que en el documento "ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS DE GEOTECNIA" TK7-ED-CP8.1-R4, se presentan las respectivas recomendaciones para cada una de las pantallas proyectadas en el informe. Respecto al tratamiento del talud de la Calle 85 con soil nailing, se presentan recomendaciones en los planos finales de construcción y al final del capítulo de diseño de este sector.

Las recomendaciones de muros de contención, se presentan en los planos finales de Estructuras y en el informe de diseño geotécnico se presentan las recomendaciones para la ejecución de los cortes

Temporales. De igual manera, en el informe final de geotecnia R4, se presentan las recomendaciones dentro del proceso constructivo.

Observación atendida en el Numeral 5.11 Folio 23, Acta 23 de julio de 2018 y folio 19 acta 13 de julio de 2018.

VII. Para el análisis de estabilidad en el sector denominado "Circunvalar", para la construcción del puente ubicado en la Calle 85, donde se verá afectada una ladera natural con afloramiento rocoso, el Consultor manifiesta que por aspectos prediales, no fue posible realizar perforación en la parte superior de la ladera, actividad que se considera se realice de manera prioritaria; esto con el fin de modular la ladera con parámetros geotécnicos propios del sector, a través del perfil geotécnico típico incluidos los parámetros de resistencia, ya que los parámetros técnicos empleados por la Consultoría para los materiales tipo coluvial, proceden de la literatura.

El capítulo 8 PAVIMENTOS Y GEOTECNIA señala en lo concerniente con los trabajos de campo: "Para el caso de los taludes, se deberán realizar como mínimo y sin limitarse a ello, dos (2) exploraciones geotécnicas por talud, uno en la corona del talud y otro en la pata o parte inferior; localizadas de tal forma que se pueda obtener un perfil geotécnico típico, de igual manera el Consultor deberá presentar el perfil topográfico típico del talud y/o cuerpo de deslizamiento".

En lo referente a los ensayos de laboratorio, indica: "Por cada estrato o capa de suelo encontrado se realizarán ensayos de clasificación (granulometría y límites de

| <p>Atterberg). Se deberán incluir valores de resistencia a lo largo el perfil del suelo. Para cada estrato se deberán realizar compresión inconfiada, consolidación unidimensional y corte directo (para la posterior determinación de los parámetros C y ϕ).</p> <p>El Consultor manifestó que para este sector, se realizaron diferentes visitas en conjunto con la interventoría, por medio de las cuales se socializó el impedimento predial que se tenía para realizar la perforación del costado oriental del talud, para esto se determinaron ciertas medidas como complementar las perforaciones, con una línea sísmica, realizar visita y levantamiento geológico del sector y realizar los ensayos de laboratorio provenientes de la perforación en el costado inferior del talud. De la misma manera se realizaron perfiles geológico-geotécnicos de la zona correspondiente al puente, empleando las perforaciones presentes y las diferentes líneas sísmicas del sector, para la caracterización del talud de análisis con la mayor cantidad de información posible.</p> <p>El Consultor señaló, que los parámetros de diseño y su condición, proceden de metodologías aprobadas en el respectivo informe, y de valores que finalmente tienen en cuenta los resultados obtenidos en los ensayos de resistencia, plasticidad y granulometría de la matriz presente en este sector, teniendo en cuenta la presencia de bloques y sus efectos en este tipo de suelos. Si bien no se cuenta con información primaria por los inconvenientes de acceso que se describieron anteriormente, durante el desarrollo del proyecto se recibió el derecho de petición Radicado IDU 20185280505792 de 24 de mayo de 2018, en el cual se adjunta el estudio de suelos del proyecto Edificio Transversal 3 No 84A-49, ubicado en la parte alta del talud proyectado. En este estudio se ejecutaron exploraciones hasta de 20.5 m, en las cuales se describe un depósito coluvial de matriz arcillosa de espesor superior a la profundidad de exploración, el cual resulta consistente con el modelo de análisis presentado en los diseños adelantados por esta Consultoría.</p> <p>Con relación a los parámetros de diseño, se aclara por la Consultoría, que dadas las condiciones marginales de estabilidad (FS=1.0), se manifiesta por el Consultor, se llevó a cabo un retro cálculo, considerando el estado actual del talud respecto a su topografía y los fenómenos que presenta actualmente, el cual permitió establecer los parámetros de resistencia actuales de la ladera.</p> <p>Observación atendida por el Consultor en la etapa de estudios y diseño y no obstante el producto se utilizará en obra, también recomiendan realizar, en la etapa de construcción, la toma de una segunda perforación en el talud superior del sector de análisis. Mesas de trabajo del 13 y 23 de julio de 2018.</p> <p>VIII. Como parte de la solución geotécnica propuesta por el Consultor para el sector</p> | <p>denominado "Circunvalar", para los sectores 1, 2 y 3, que va a tener procesos de corte de 18.5, 13 y 8 m, se modela la instalación de pernos a profundidades proyectadas sobre el estrato coluvial; al respecto, se solicita indicar con qué criterio se escogió esta profundidad de empotramiento, considerando las características geo mecánicas de estos materiales, que se caracterizan por la presencia de materiales remoldeados y de baja resistencia al corte.</p> <p>Se manifestó por el Consultor, que se realizaron los correspondientes análisis de estabilidad, a corto y a largo plazo teniendo en cuenta la condición pseudoestática y los parámetros presentes en el sector los cuales provienen de la caracterización del estrato coluvial. Dada la conveniencia de implementar el sistema de estabilización soil nailing, el cual se socializó y se aprobó en su etapa inicial de diseño, se siguieron los lineamientos recomendados a nivel general y principalmente los recomendados por "U.S. Department of Transportation Publication No. FHWA-NHI-14-007 Federal Highway Administration", en su documento, "Soil Nail Walls Reference Manual".</p> <p>De igual manera el Consultor señaló, que con base en los lineamientos de diseño previstos y en consideración a las limitaciones de espacio que se llenen para el desarrollo de los taludes de corte, se seleccionaron los sílos del corte crítico y se analizaron las superficies de falla para establecer la profundidad de los pernos que permitiera satisfacer los criterios de estabilidad definidos para el proyecto. Las longitudes seleccionadas superan estas superficies de falla en sus diferentes condiciones generando fuerzas estabilizantes en el talud, logrando superar los factores de seguridad requeridos por la norma para lograr la estabilidad local y global de este sector. De esta manera y en conjunto con las verificaciones locales presentes en el Anexo 7.2, se determinó las profundidades de los pernos proyectados para cada sección de análisis.</p> <p>Observación atendida según discusión en mesas de trabajo del 13 y 23 de julio de 2018 y Anexo 7.2.</p> <p>IX. Para el sector denominado "Circunvalar", como parte de las memorias de cálculo para la solución geotécnica tipo "Soil Nailing", como parte la protección al talud, está la instalación de un concreto lanzado de 5 cm de espesor, no se presentó especificación de control, diseño de mezcla, asentamientos máximos y mínimos permitidos y valores de resistencia esperados.</p> <p>El Consultor manifestó que, en la versión final del documento, se presenta una solución la cual tiene en cuenta un recubrimiento por medio de hidrosembrado, este tiene en cuenta la implementación de un manto permanente y geotextil, para los cuales presentan sus</p> | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|--------------------|---|----|---|------|---|----|---|----|---|------|---|----|---|
| <p>respectivas recomendaciones tanto en el documento como en la versión final de los planos de este sector. Dado esto el concreto lanzado no se encuentra presente en el diseño para su versión final.</p> <p>Observación atendida en el Informe final de geotecnia TK7-ED-CP8-R4 páginas 825 y 826 y en mesas de trabajo del 13 y 23 de julio de 2018.</p> <p>X. Para el análisis de estabilidad denominado "Circunvalar", no se indica nada de la presencia de nivel freático, ni se indica cómo se involucró este parámetro dentro de la modelación geotécnica.</p> <p>El capítulo 8 PAVIMENTOS Y GEOTECNIA establece: "Se debe informar sobre el nivel freático y su variación durante los sondeos."</p> <p>Se aclaró por parte del Consultor, que la perforación presente en la parte inferior del talud, refleja los diferentes niveles de agua reflejados por la perforación realizada; de acuerdo a esto y como se evidencia en el registro de perforación, se observa el siguiente comportamiento para el sector "Circunvalar":</p> <table border="1" data-bbox="389 1875 584 2047"> <thead> <tr> <th>Profundidad (m)</th> <th>Nivel freático (m)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>-8</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>-3.8</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>-4</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>-7</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>-8.5</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>-9</td> </tr> </tbody> </table> <p>Teniendo en cuenta estos valores, y considerando de la misma manera lo reflejado en las visitas de campo lavadas a cabo por la Consultoría en la etapa de estudios y diseños; respecto al comportamiento del agua en el sector, se determinó un nivel de agua reflejado en el análisis por un valor $R_u = 0,15$ en condición normal, este análisis tuvo en cuenta los valores anteriormente mencionados junto con el comportamiento actual del talud.</p> <p>Observación atendida en el anexo 11 y anexo 12 Informe final de geotecnia. Mesas de trabajo del 13 y 23 de julio de 2018.</p> | Profundidad (m) | Nivel freático (m) | 1 | -8 | 2 | -3.8 | 3 | -4 | 4 | -7 | 5 | -8.5 | 6 | -9 | <p>XI. Para el sector donde se proyectará el muro en el sector denominado "Calle 87 a calle 91", se considera insuficiente la evaluación de parámetros de resistencia, realizando únicamente la toma de SPT; al respecto, cabe anotar que el capítulo técnico 8 "geotecnia y pavimentos", señala la necesidad de evaluar parámetros de resistencia a lo largo del perfil del suelo, apoyándose entre otros en ensayos de veleta de campo, cortes directos y consolidación para predicción de asentamientos.</p> <p>En lo referente a los ensayos de laboratorio, el capítulo 8 establece: "Por cada estrato o capa de suelo encontrado se realizarán ensayos de clasificación (granulometría y límites de Atterberg). Se deberán incluir valores de resistencia a lo largo el perfil del suelo. Para cada estrato se deberán realizar compresión inconfiada, consolidación unidimensional y corte directo (para la posterior determinación de los parámetros C y ϕ)"</p> <p>El Consultor manifestó que aunque el análisis de variabilidad tiene en cuenta los valores reflejados por el ensayo de SPT, éste no fue el único factor utilizado para definir los parámetros, ya que en las perforaciones del sector PT-ES90-01, PT-ES90-02, PT-ES90-03, PT-ES90-04, y la perforación realizada para redes PT-RED-CLL88-2017 presentan ensayos de laboratorio como granulometría, límites de Atterberg y compresión inconfiada, información geotécnica que fue aprovechada por su cercanía con los muros.</p> <p>A partir de éstas, y siguiendo los lineamientos planteados y aprobados en el informe CRITERIOS Y METODOLOGÍA DETALLADA DE TRABAJOS GEOTÉCNICOS DOCUMENTO N° TK7-CD-CP8-R0, se determinaron los parámetros de resistencia de diseño, teniendo en cuenta las diferentes intercalaciones de estratos a lo largo del sector de análisis. Se anexan los resultados de los registros de perforación de la información secundaria.</p> <p>Observación atendida en el Anexo 10 Informe final de geotecnia. Mesa de trabajo 23 de julio de 2018 folio 25 y folio 21 acta 13 de julio de 2018.</p> <p>XII. Como parte del relleno propuesto por el Consultor para confinar el muro propuesto en la Calle 87, se recomienda el uso de materiales del tipo ceniza volcánica; considerando que las especificaciones técnicas del IDU, actualmente no cuentan con dicha norma, se solicita presentar la especificación particular para este tipo de material, de tal manera que se defina qué características físicas y de desempeño debe cumplir el material, como espesor de capa, densificación o grado de compactación requerido.</p> |
| Profundidad (m) | Nivel freático (m) | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | -8 | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | -3.8 | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | -4 | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | -7 | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | -8.5 | | | | | | | | | | | | | | |
| 6 | -9 | | | | | | | | | | | | | | |

| | |
|---|--|
| <p>El Consultor aclaró que en el informe TK7-EYD-CP16-APA-CAP1, referente a especificaciones particulares, se presenta la información completa de los Rellenos con Ceniza y su especificación particular para el proyecto.</p> <p>Observación atendida. Se aclaró por la Consultoría qué la información, se encuentra en el Capítulo 16.</p> <p>XIII. Para el sector denominado "Calle 87 a calle 91", "Calle 92 a calle 93" y Calle 170, no se presenta el análisis de estabilidad, sin obras y con obras, condición estática y condición Pseudo estática, y no se indica dentro del cuerpo del informe de la presencia del nivel freático.</p> <p>El capítulo 8 PAVIMENTOS Y GEOTECNIA establece para la modelación geotécnica de taludes: "presentando el modelo geotécnico utilizado y cada uno de los parámetros de entrada utilizados, con sus respectivas memorias de cálculo, análisis de estabilidad, y análisis del factor de seguridad bajo diferentes escenarios; con y sin obras, con y sin sismo, con y sin nivel freático, propuestas de mitigación, estabilización y contención de taludes"</p> <p>El Consultor manifestó lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sector Calle 87 a calle 91: Debido a la presencia de arañas en este sector, las cuales se reflejan en las perforaciones PT-ES90-01, PT-ES90-02, PT-ES90-03, PT-ES90-04, se proyectó obras de contención durante construcción, estas se reflejan en la versión final del documento, junto con su respectivo análisis de estabilidad. - Sector Calle 92 a calle 93: Debido a que se presenta excavaciones inferiores a 1.5 m las cual no refleja ningún tipo de afectación a la estabilidad del sector no se realizó análisis de estabilidad durante la construcción de estos muros ya que se presenta como excavaciones menores. - En el sector Calle 170: En la versión final de diseño, los cortes que se presenten son inferiores a 1 m y son necesarios únicamente para realizar la implantación del muro de diseño, por esta razón no se realiza análisis de estabilidad, ya que se presenta como excavaciones menores. <p>Observación atendida en el Numeral 5.11.6 del informe final de geotecnia, Mesa de trabajo 23 de julio de 2018 folio 25 y mesa de trabajo del 13 de julio de 2018 folios 21 y 22.</p> | <p>XIV. Para el sector denominado "Calle 183", para la obtención de parámetros ϕ, se obtienen a partir de correlaciones y para el valor de C en estratos superiores, se "adopta" un valor aproximado de 3 Kpa, debido al comportamiento granular de las arenas encontradas en las perforaciones. Teniendo en cuenta la importancia del proyecto de la referencia, se considera que como mínimo para obtener los valores de resistencia del perfil de suelo analizado, se utilicen métodos directos de exploración geotécnica.</p> <p>El Consultor manifestó que tal como se relaciona en el informe para el sector denominado calle 183, se realizaron las perforaciones PT-TAL183-1-2017, y PT-TAL183-1-2017, así como la ejecución de líneas sísmicas LS-TAL183-INI-2017- LS-TAL183-FIN-2017.</p> <p>Para las perforaciones, se desarrollaron ensayos de laboratorio como granulometría, límites de Atterberg y compresión confinada.</p> <p>El Consultor señaló que, debido a las características de la recuperación de esta perforación, en el primer estrato donde se evidencian suelos arenosos, tal como lo verifican los ensayos de granulometría y límites de Atterberg, no fue posible la realización de ensayos de resistencia, sin embargo, siguiendo los lineamientos desarrollados en el documento CRITERIOS Y METODOLOGÍA DETALLADA DE TRABAJOS GEOTÉCNICOS DOCUMENTO N° TK7-CD-CP8-R0 se determinaron los parámetros de resistencia de diseño.</p> <p>Observación atendida en el Anexo 10, Acta 23 de julio de 2018 folio 26 y folio 22 acta 13 de julio de 2018.</p> <p>XV. Para el sector denominado "Calle 183", se solicita indicar y soportar las características físicas y de desempeño del relleno localizado de manera contigua a la vía proyectada y conforme a especificaciones técnicas IDU.</p> <p>El Consultor manifestó que las características físicas y de desempeño, de los rellenos formulados para este sector, se encuentran presentes en la especificación IDU-320-11, RELLENOS PARA CONFORMACIÓN DE LA SUBRASANTE, donde se aclaran las generalidades de esta actividad.</p> <p>Observación atendida, Especificación 320-2011, Acta 23 de julio de 2018 folio 26 y acta mesa de trabajo del 13 de julio del 2018 folio 22.</p> |
| <p>XVI. Para el sector denominado "Calle 186", no se presenta de manera detallada y sustentada la obtención de parámetros C y ϕ, así como los parámetros de consolidación indicados en la tabla 5.530 parámetros de diseño suelos talud Calle 186.</p> <p>El Consultor manifestó que de la misma manera que se realizó en los diferentes sectores presentes en el proyecto, en el documento CRITERIOS Y METODOLOGÍA DETALLADA DE TRABAJOS GEOTÉCNICOS DOCUMENTO N° TK7-CD-CP8-R0, se resume la metodología de obtención de los parámetros geotécnicos, en donde en el anexo 10 quedaron establecidos los reportes de laboratorio.</p> <p>Observación atendida en el Anexo 10 del informe final de geotecnia, Acta 23 de julio de 2018 folio 26 y acta mesa de trabajo 13 de julio de 2018 folio 22.</p> <p>XVII. Para el sector denominado "Calle 189", Como parte de la exploración geotécnica llevada a cabo por el Consultor, solo se presenta los resultados de una (1) perforación a 20 mts, información que se considera insuficiente para conocer las propiedades geo mecánicas de los materiales que involucran el sector de análisis.</p> <p>El Consultor manifestó que por motivos prediales, no fue posible realizar una segunda perforación en este sector en el costado Norte, de todas maneras el muro proyectado para este sector presenta su mayor altura donde se encuentra la perforación PT-RED-CLL189-2017, esta perforación registra un estrato coluvial seguido por intercalaciones de Arenisca y Arcillolitas, la caracterización de los muros presentes en este sector, se realizó teniendo en cuenta los parámetros obtenidos para el estrato coluvial, siendo esta el escenario más conservador para este sector, de todas maneras se realiza una recomendación de perforación de verificación en el sector norte de estos muros con el fin de comprobar la continuidad estratigráfica de este sector en el costado norte.</p> <p>Observación atendida, la información obtenida por el Consultor en la etapa de estudios y diseños, es utilizable para ser tenida en cuenta en obra; sin embargo, se recomienda realizar en la etapa de construcción la toma de una perforación adicional, esto con el fin de verificar la continuidad de la estratigrafía en el sector de análisis. Mesa de trabajo del 23 de julio de 2018, folios 26 y 27 y mesa de trabajo del 13 de julio de 2018 folio 22.</p> <p>XVIII. En el sector denominado "Calle 189", para la obtención de parámetros de resistencia al corte drenado, los valores de C y ϕ no fueron obtenidos de manera directa a partir de actividades de exploración geotécnica, sino a partir de correlaciones descritas en la literatura, sin tener en cuenta la importancia y magnitud del proyecto.</p> | <p>En lo referente a los ensayos de laboratorio, el capítulo 8 de los pliegos de condiciones establece: "Por cada estrato o capa de suelo encontrado se realizarán ensayos de clasificación (granulometría y límites de Atterberg). Se deberán incluir valores de resistencia a lo largo el perfil del suelo. Para cada estrato se deberán realizar compresión confinada, consolidación unidimensional y corte directo (para la posterior determinación de los parámetros C y ϕ."</p> <p>El Consultor manifestó que respecto con este sector de análisis, en el Anexo 1 PT-RED-CLL189-2017, se identificó un estrato superficial de depósito coluvial, para el cual se ejecutaron ensayos de laboratorio como límites y granulometría y compresiones simples para el estrato de arcillolita y arenisca presente a partir de 5 m. Por las características de este tipo de materiales coluviales, los cuales se caracterizan por la presencia de fragmentos de roca, no es posible toma de muestras intactas para ejecutar pruebas de resistencia al corte drenado. Con base en los resultados de los ensayos de laboratorio y en conjunto con los valores reportados de las pruebas de campo en el registro de perforación se determinaron los parámetros de diseño.</p> <p>Observación atendida en el Anexo 10, mesa de trabajo del 23 de julio de 2018, folio 26 y mesa de trabajo del 13 de julio de 2018 folios 22 y 23.</p> <p>XIX. Como parte de los registros de perforación mostrado en el anexo 1, solo se presenta información para el sector calle 170, sector calle 183 y sector calle 186, no se presentó información para: sector Javeriana, circunvalar, calle 87 a calle 92, calle 170, calle 189, calle 191 a calle 193.</p> <p>En lo referente a los ensayos de laboratorio para el componente de taludes, el capítulo 8 de los pliegos de condiciones establece: "En el Informe del estudio de suelos deberá anexarse todos los registros de perforación debidamente firmados y referenciados en cuanto a cotas y abscisas del proyecto, así como también los planos y tablas en los que se consolida la información referente a los perfiles estratigráficos y caracterización de los materiales identificados".</p> <p>El Consultor manifiesta que esta información se incluyó en el anexo 11 de la versión R4 del informe de geotecnia, se verificó Anexo 11.</p> <p>Observación atendida en el Anexo 11, mesa de trabajo del 23 de julio de 2018, folio 27 y mesa de trabajo del 13 de julio del 2018 folio 23.</p> <p>XX. En el anexo 2, Consolidado de ensayos de laboratorio, solo se presentan los ensayos</p> |

| | |
|---|--|
| <p>de laboratorio para el sector calle 170, sector calle 183 y sector calle 186, no se presentó información para: sector javeriano, circunvalar, calle 87 a calle 92, calle 170, calle 189, calle 191 a calle 193.</p> <p>En lo referente a los ensayos de laboratorio para el componente de taludes, el capítulo 8 de los pliegos de condiciones establece: "De acuerdo con el tipo de estructuras requeridas, se realizarán perforaciones (manuales o mecánicas), especificándose su localización (referenciadas a la nomenclatura urbana, o por coordenadas del levantamiento topográfico que se efectúe"</p> <p>Se aclaró por parte del Consultor que respecto a las zonas mencionadas se realizan los siguientes comentarios:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Javeriang: Para este sector se realizó la caracterización de acuerdo a la información suministrada por la universidad javeriana en el documento, PROYECTO: EDIFICIO FACULTAD DE CIENCIAS UNIVERSIDAD JAVERIANA - ESTUDIO DE SUELOS Y RECOMENDACIONES DE CIMENTACIÓN - INFORME DE EXPLORACIÓN VERSIÓN 0 marzo 30 de 2017. En este documento se presentan los correspondientes registros de perforación y ensayos de laboratorio tomados para realizar la caracterización de este sector. Adicionalmente se contó con la información de las exploraciones PT-ES45-01, PT-ES45-02, PT-ES45-03, PT-ES45-04 ejecutadas en el año, 2006, es decir exploración geotécnica ejecutada por la misma Consultoría INGETEC, que fue la firma que realizó la FASE I de los diseños carrera 7ª. - Taludes Sector Puente Avenida Circunvalar: Para este sector de análisis, se relacionan las perforaciones PT-PTE-85-01-2017, PT-C85-05, PT-C85-08 y la línea sísmica LS-TAL85A-IN-2017/LS-TAL85A-FIN-2017. Los resultados de laboratorio de estas perforaciones se relacionan en el ANEXO 2 - CUADRO CONSOLIDADO ANEXO DE LABORATORIO, los registros de perforación se encuentran en el Anexo 1 y se complementan con la información existente en la base de datos del IDU referenciada en la tabla 1.2; sin embargo, el IDU solicitó que toda información secundaria que fuera utilizada como insumo para el contrato de la referencia, debía ser anexada a los estudios y diseños actualmente ejecutados. Cabe resaltar que para este sector en particular, el Consultor manifestó que se realizaron diferentes visitas en conjunto con la interventoría, por medio de las cuales se socializó el impedimento predial que se tenía para realizar la perforación del costado oriental del talud, para esto se determinaron ciertas medidas como complementar las perforaciones, con una línea sísmica, realizar visita y levantamiento geológico del | <p>sector y realizar los ensayos de laboratorio provenientes de la perforación en el costado inferior del talud. De la misma manera se realizaron perfiles geológico-geotécnicos de la zona correspondiente al puente, empleando las perforaciones presentes y las diferentes líneas sísmicas del sector, para la caracterización del talud de análisis con la mayor cantidad de información posible.</p> <p>El Consultor señaló, que los parámetros de diseño y su condición, proceden de metodologías aprobadas en el respectivo informe, y de valores que finalmente tienen en cuenta los resultados obtenidos en los ensayos de resistencia, plasticidad y granulometría de la matriz presente en este sector, teniendo en cuenta la presencia de bloques y sus efectos en este tipo de suelos. Si bien no se cuenta con información primaria por los inconvenientes de acceso que se describieron anteriormente, durante el desarrollo del proyecto se recibió el derecho de petición Radicado IDU 20185260505792 de 24 de mayo de 2018, en el cual se adjunta el estudio de suelos del proyecto Edificio Transversal 3 No 84A-49, ubicado en la parte alta del talud proyectado. En este estudio se ejecutaron exploraciones hasta de 20.5 m, en las cuales se describe un depósito coluvial de matriz arcillosa de espesor superior a la profundidad de exploración, el cual resulta consistente con el modelo de análisis presentado en los diseños adelantados por la Consultoría.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Calle 87-92: Para este sector de análisis, se referencian las perforaciones PT-ES90-01, PT-ES90-02, PT-ES90-03, PT-ES90-04, las cuales se pueden consultar en la base de datos del IDU, tal como se observa en la Tabla 1.2; sin embargo, el IDU solicitó que toda información secundaria que fuera utilizada como insumo para el contrato de la referencia, debía ser anexada a los estudios y diseños actualmente ejecutados. - Calle 170: Las perforaciones y ensayos realizados en este sector se referencian en los Anexos 1 y 2 para las perforaciones PT-TAL170-01-2017, PT-ES170-01-2017, PT-ES170-02-2017 - Calle 189: El registro de la perforación y los ensayos de laboratorio pertenecientes a PT-RED-CLL189-2017, se encuentran respectivamente en los Anexos 1 y 2. - Calle 191: El registro de la perforación y los ensayos de laboratorio pertenecientes a las perforaciones PT-ES191-02-2017, PT-ES191-01-2017, PT-ES191-03-2017 se encuentran respectivamente en los Anexos 1 y 2. |
| <ul style="list-style-type: none"> - Calle 193: El registro de la perforación y los ensayos de laboratorio pertenecientes a las perforaciones PT-RED-CLL194-2017, PT-RED-CLL195-2017, PT-RED-CLL196-2017 se encuentran respectivamente en los Anexos 1 y 2. <p>Observación atendida en el Anexo 12, mesa de trabajo del 23 de julio de 2018, folio 27 y mesa de trabajo del 13 de julio de 2018 folio 23.</p> <p>XXI. Para la evaluación de los parámetros de resistencia, solo se realizaron ensayos de corte directo en los sectores "JAVERIANA" y "CALLE 170", en los otros sectores que requieren de análisis en el componente de taludes, se realizó la obtención de parámetros, obtenidos a partir de pruebas tipo SPT y compresión confinada; al respecto, es importante anotar que en dichos ensayos, hay validez en cuanto al resultado para condiciones particulares, ya que el SPT es un ensayo que fue diseñado principalmente para suelos granulares. Por otro lado trabajar las condiciones de resistencia en términos de Su (resistencia al corte no drenada), implica que el talud trabajará sobre una condición a corto plazo, aspecto que no siempre se cumple en terreno; esto y considerando que a través de la ejecución de ensayos tipo compresión confinada, se obtienen análisis en términos totales, quedando pendiente para varios sectores la evaluación en términos efectivos, a partir de la ejecución de ensayos como por ejemplo de corte directo o TRIAXIAL.</p> <p>El Consultor manifiesta que en el ANEXO 2 - CUADRO CONSOLIDADO ANEXO DE LABORATORIO, los ensayos de resistencia como corte directo y compresión, se encuentran presentes a lo largo del corredor de proyecto. El análisis de los sectores referenciados en el documento tiene en todos los casos un respaldo proveniente de perforaciones cercanas para las cuales se realizó una caracterización geotécnica proveniente de ensayos como límites de Atterberg, granulometrías, densidades y ensayos de resistencia, de la misma manera esta información se complementó con la información proveniente de pruebas de ensayos SPT y CPTu.</p> <p>Por otro lado, el Consultor manifiesta que a pesar de que en ciertos sectores no se cuenta con ensayos de tipo corte directo o triaxial, se realizó en todos los casos la evaluación en términos efectivos a partir de la caracterización respectiva de cada sector siguiendo los lineamientos planteados en el documento CRITERIOS Y METODOLOGÍA DETALLADA DE TRABAJOS GEOTÉCNICOS DOCUMENTO N° TK7-CD-CP8-R0. Es importante resaltar que en los casos en los que se identificaron materiales arenosos o con presencia de bloques, las dificultades inherentes de muestreo de estos materiales hacen inviable la ejecución de ensayos de resistencia en términos drenados.</p> | <p>Observación atendida en el Anexo 10, mesa de trabajo del 23 de julio de 2018, folio 28 y mesa de trabajo del 13 de julio de 2018 folio 24.</p> <p>XXII. Como parte de la información suministrada en el Anexo 7, se presenta el anexo 7.1.1 "Análisis pantalla"; sin embargo, se evidencia que el mismo carece de localización por abscisa, coordenada y sector geotécnico de análisis; por otra parte, no se presenta memoria de cálculo, solamente se incluyen diagramas de momento.</p> <p>En lo referente a la definición de estructuras de contención para el componente de taludes, el capítulo 8 de los pliegos de condiciones establece: "Para el caso de los muros, pantallas y estructuras propuestas, se deberán realizar los análisis correspondientes, considerando empujes laterales, para los estados activo, pasivo, o de reposo según sea el caso. La selección de dichos estados debe quedar plenamente justificada, teniendo en cuenta entre otros aspectos, los procedimientos constructivos de deformación de la estructura y características propias del suelo. En los análisis deberá indicarse la presencia o no de agua libre, en cuyo caso deberán realizarse los análisis en concordancia con este aspecto. Adicionalmente, deberán calcularse los empujes debidos a cargas externas, temporales o permanentes, debidas a cargas vivas o sobrecargas en la parte superior de los muros".</p> <p>El Consultor aclara que, para el anexo perteneciente al sector Javeriana, se hará una actualización en la Revisión 4 del informe final de geotecnia, con el fin que éste sea acorde con la versión mostrada en el cuerpo del documento. En esta revisión se presentarán las abscisas de la estructura proyectada para dar mayor claridad.</p> <p>Observación atendida una vez realizada la revisión del producto suministrado por el Consultor.</p> <p>XXIII. Para los análisis de estabilidad analizados, así como en los muros mostrados como parte del Anexo 7, no se proyectan litoraderos ni control de manejo del drenaje superficial y subsuperficial.</p> <p>El Consultor manifiesta que las estructuras de drenaje, se presentan en los planos finales de diseño estructural y las obras de manejo de drenaje superficial y subsuperficial del proyecto, se presentan en los diseños hidráulicos. Para el talud Circunvalar calle 85, se proyectan drenes de 5.0 m, espaciados cada 2.8 m. Se generó una nota en la cual se indican los planos o referencias de los informes donde se indica ese tipo de soluciones.</p> <p>Observación atendida en el Numeral 5.11.5, Acta mesa de trabajo del 23 de julio de 2018,</p> |

| | |
|---|---|
| <p>folio 28 y acta mesa de trabajo del 13 de julio de 2018 folio 24.</p> <p>B. COMPONENTE GEOMÉTRICO</p> <p>I. Se realizan observaciones a los diseños entregados por el área de DTP a los cuales ya se habían presentado observaciones a la Interventoría mediante el oficio IDU 20182250292071 del 11 de abril de 2018, a continuación, se presentan complemento a las observaciones presentadas haciendo énfasis en temas puntuales:</p> <p>Conexión operacional Calle 26 con Carrera 10 – al acceso tiene una pendiente mayor a 12% y el ancho no es suficiente para realizar las maniobras por los vehículos indicados en los parámetros de Transmilenio. El funcionamiento de la intersección a desnivel requiere despeje de los vehículos en uno de los sentidos de cerca de 190 m para iniciar el movimiento en el otro sentido y adicional a esto se tiene detenido el tráfico mixto en la calle 26 en sentido oriente – occidente y el tráfico de Transmilenio por la carrera 10 en sentido norte – sur (funcionamiento de intersección/ver otras alternativas). En la viabilidad del estudio de tránsito se indica en el numeral 4.1.1 página 8 que para la operación de la conexión se debe realizar los movimientos de manera simultánea y en el informe de diseño geométrico se presentan los esquemas de trayectoria y se indica que los movimientos se deben realizar de forma independiente. Se requiere la geometría actualizada de la conexión operacional donde se modifica la vía para permitir las trayectorias de los vehículos en las dos direcciones de forma simultánea.</p> <p>El Consultor presentó en mesa de trabajo del 11 de julio de 2018, nueva versión de la conexión operacional de la calle 26, en cuanto a la pendiente de la conexión el contratista incluyó en el informe su justificación, el ancho existente del ramal se ajustó, se ajusta el diseño para ser consistente con lo indicado en la viabilidad del estudio de tránsito, Informe Diseño Geométrico numeral 7.3.1. Se observan las modificaciones en los siguientes planos: En el plano planta DV-GE-PL-01, y plano perfil DV-GE-PE-001.</p> <p>II. Se requiere aclarar cuál es la intervención en el inicio del proyecto, indicar si requiere ajuste geométrico (0+000 – 0+300) en ambas calzadas, en las cuales se presenta diagrama de peralte que no se representa en las secciones.</p> <p>El Consultor aclara la intervención de dicho tramo y se realiza ajuste en los planos de diseño eliminando las líneas en el diagrama de peralte. Se desarrolla en acta de mesa de trabajo geometría 18 y 19 de julio de 2018 - hoja 3, numeral 34, y se observó en los planos DV-GE-PP-001 y DV-GE-PP-053.</p> | <p>Observación atendida.</p> <p>III. En intersección de la Cll. 36 se deben reorganizar los sentidos de otras vías, se debe indicar el alcance del proyecto en vías a intervenir.</p> <p>El Consultor aclara que dicho alcance se presenta en el componente de Geotecnia y Pavimentos, en el informe de diseño geométrico se describe la reorganización de sentidos en el tramo. Se desarrolla en acta de mesa de trabajo geometría 11 de julio de 2018 – hoja 1 y en el Informe Diseño Geométrico numeral 7.5.1.</p> <p>Observación atendida.</p> <p>IV. En la intersección de la calle 39 se debe aclarar el movimiento oriente – norte donde la vía existente tiene ramal de giro directo.</p> <p>El Consultor informa en las mesas de trabajo que los temas correspondientes a giros se desarrollaron en las mesas de trabajo con Movilidad. Se desarrolla en acta de mesa de trabajo geometría 18 y 19 de julio de 2018 - hoja 2, numeral 16 y en el Informe Diseño Geométrico numeral 7.9.</p> <p>Observación atendida.</p> <p>V. Se debe revisar la vía proyectada del costado sur parque nacional donde no se empalma con urbanismo existente y se genera una geometría que dificulta el movimiento occidente oriente.</p> <p>El Consultor informa que el tema se desarrolla en mesas de trabajo en el área de urbanismo y la geometría se analizó con movilidad.</p> <p>Observación atendida.</p> <p>VI. Se debe aclarar el alcance de la modificación vía existente en calle 40 A.</p> |
| <p>En el informe de diseño geométrico se incluye aclaración de la intervención de dicho tramo en el numeral 7.5.1. Se desarrolla en acta de mesa de trabajo geometría 18 y 19 de julio de 2018 - hoja 2, numeral 16.</p> <p>Observación atendida.</p> <p>VII. Se debe verificar la afectación en ingreso del hospital San Ignacio evitando que se interrumpa el flujo sobre la carrera séptima.</p> <p>El Consultor informa que el tema de accesos se desarrolló en las mesas de trabajo del 17 de julio de 2018 en el área de urbanismo, donde se aclaró que esta situación se socializó con el propietario del predio.</p> <p>Observación atendida.</p> <p>VIII. En esquina sur occidental de la intersección de la calle 60 verificar geometría del andén para tener mejor trayectoria oriente occidente.</p> <p>El Consultor informa que el tema correspondiente a radios de giro en el control se desarrolló en las mesas de trabajo realizadas con Movilidad. Se desarrolla en acta de mesa de trabajo geometría 18 y 19 de julio de 2018 - hoja 2, numeral 18 y en el Informe Diseño Geométrico numeral 7.9.</p> <p>Observación atendida.</p> <p>IX. Verificar trayectoria de Transmilenio en deprimido de la Cll. 72 de los vehículos con la isleta del costado occidental.</p> <p>El Consultor indicó en las mesas de trabajo que se realizó la verificación de las trayectorias de flujo, la aclaración de la operación de la intersección se realiza en el informe de diseño geométrico numeral 7.3.2 y el tema se desarrolla en acta de mesa de trabajo geometría 11 de julio de 2018 – hoja 1.</p> <p>Observación atendida.</p> | <p>X. Se requiere aclarar el funcionamiento de la intersección de la Cll. 72 en integración con Av. Caracas.</p> <p>El Consultor en las mesas de trabajo presenta información para aclaración de la integración, se tiene previsto complementar el análisis y realizar los ajustes en señalización y somatización. Se desarrolla en acta de mesa de trabajo geometría 18 y 19 de julio de 2018 - hoja 3, numeral 31 y en el Informe Diseño Geométrico numeral 7.5.4. Plano DV-GL-PL-05.</p> <p>Observación atendida en componente geométrico.</p> <p>XI. En la intersección de la calle 85 se debe aclarar la funcionalidad del puente sur – norte en Av. Circunvalar y en general dar una descripción más detallada de su funcionamiento.</p> <p>El Consultor aclara que en el informe de diseño geométrico se describe el funcionamiento de la intersección. Se desarrolla en acta de mesa de trabajo geometría 11 de julio de 2018 – hoja 1 y en el Informe Diseño Geométrico numeral 7.5.6.</p> <p>Observación atendida.</p> <p>XII. El eje de empalma entre calle 100 a carrera séptima en el movimiento occidente sur se debe revisar la longitud de transición del carril de cambio de velocidad.</p> <p>El Consultor incluye aclaración en el informe de diseño geométrico correspondiente a la transición del carril de cambio de velocidad. Se desarrolla en acta de mesa de trabajo geometría 18 y 19 de julio de 2018 - hoja 4, numeral 50 y en el Informe Diseño Geométrico numeral 7.3.3.</p> <p>Observación atendida.</p> <p>XIII. Se debe aclarar el funcionamiento del acceso desde el conjunto residencial Reserva de la Sierra que se empalma con el ramal S-W en la intersección de calle 127 e indicar si se realizó socialización correspondiente.</p> |

| | |
|--|--|
| <p>El Consultor informa que en el informe de diseño geométrico se aclara la intervención de dicho tramo, donde se indica el funcionamiento del acceso y la operación prevista de la salida de los vehículos de dicho conjunto residencial. Se desarrolla en acta de mesa de trabajo geometría 18 y 19 de julio de 2018 - hoja 4, numeral 52 y en el informe Diseño Geométrico numeral 7.5.10.</p> <p>Observación atendida.</p> <p>XIV. En los accesos a bocacalles y en el portal solo se tiene información de cotas de pavimento, se debe complementar con todos los requerimientos contractuales para verificar la información.</p> <p>El consultor entregó los archivos crudos de los diseños de algunas bocacalles, hace falta que se entreguen los archivos de trabajo desde la calle 32 a la calle 78 y no entregó información de diseño geométrico de las plataformas del portal, solamente entrego plano de cotas y coordenadas para replanteo. Se indica en el informe de diseño geométrico numeral 7.4 que el manejo de la superficie del patio se presenta en el Informe de Urbanismo (TK7-ED-CP5-R1) las cantidades de explanación se presentan en el documento de Presupuesto (TK7-ED-CP15-R5) con su respectiva memoria de cálculo.</p> <p>Observación atendida parcialmente a la fecha (pendiente entregable)</p> <p>XV. Al final al proyecto finaliza en doble catzada y no se empalma con la infraestructura existente, lo cual se debe aclarar y presentar la información pertinente.</p> <p>El Consultor informó en las mesas de trabajo que se presentará el diseño con el ajuste correspondiente en señalización. Se desarrolla en acta de mesa de trabajo geometría 18 y 19 de julio de 2018 - hoja 3, numeral 29, este producto no se ha presentado por el consultor.</p> <p>Observación atendida.</p> <p>XVI. Se debe aclarar cómo se realiza el acceso a planta de concreto al costado sur del portal de la calle 200.</p> <p>El Consultor informa que este tema se desarrolla en las mesas de trabajo en el área de urbanismo de fecha 17 de julio de 2018.</p> | <p>Observación atendida.</p> <p>XVII. Se debería incluir en los planos los límites de intervención con los planos parciales (Pedregal, Contador, Don Bosco) e indicar la armonización que se requiere realizar con cada uno de ellos.</p> <p>El límite de intervención del proyecto de la Troncal de la carrera séptima se incluye en los planos planta perfil. El Plan Parcial Pedregal se desarrolla en el informe Diseño Geométrico en el numeral 7.3.3. El plan parcial Contador se desarrolla en el informe de diseño geométrico en el numeral 7.5.11 y en acta de mesa de trabajo geometría 18 y 19 de julio de 2018 - hoja 4, numeral 47. El Plan parcial San Juan Bosco, se desarrolló en el informe de urbanismo.</p> <p>Observación atendida.</p> <p>XVIII. Se recomienda incluir un índice de planos con la indicación del contenido de cada plano donde se referencia la totalidad de información presentada para realizar control más efectivo.</p> <p>El Consultor indicó en las mesas de trabajo que se presenta archivo excel con la relación de planos. Se desarrolla en acta de mesa de trabajo geometría 11 de julio de 2018 - hoja 1. Se presenta en el anexo 4 (planos) del informe de diseño geométrico.</p> <p>Observación atendida.</p> <p>XIX. Se debe verificar las distancias de visibilidad para garantizar la seguridad de los usuarios.</p> <p>Se incluyen en los anexos al informe de diseño geométrico los análisis de distancia de visibilidad de algunos puntos críticos. Se desarrolla en acta de mesa de trabajo geometría 18 y 19 de julio de 2018 - hoja 2, numeral 20) y se presenta en el anexo 6 (Trayectorias y análisis) del informe de diseño geométrico.</p> <p>Observación atendida.</p> |
| <p>XX. En las intersecciones de la Cll 60, la Cll 72 y la Cll 153 se utilizan vías existentes para realizar redistribución de flujos, se debe aclarar cuál es el alcance de intervención y presupuesto para cada una de ellas.</p> <p>En el informe de diseño geométrico numerales 7.5.2, 7.5.3 y 7.5.13 se incluye la descripción del alcance en cada redistribución de flujos. Se desarrolla en acta de mesa de trabajo geometría 18 y 19 de julio de 2018 - hoja 3, numeral 27. En plano DV-GE-PP-01 de los planos planta perfil de redistribuciones de flujos se observa la intervención en la calle 153.</p> <p>Observación atendida.</p> <p>XXI. Se debe aclarar si es necesario ajustar la reserva vial donde se incluyan todas las áreas necesarias para el desarrollo integral del proyecto.</p> <p>Se aclaró que se realizaron dos modificaciones a la reserva vial. Las resoluciones emitidas por la SDP para el proyecto corresponden a la 2038 de 2017 y la 0514 de 2018 en el Informe de diseño geométrico numeral 8. Se desarrolla en acta de mesa de trabajo geometría 18 y 19 de julio de 2018 - hoja 3, numeral 32.</p> <p>Observación atendida.</p> <p>En el estado de las observaciones se presentan como soporte el informe y los planos de la entrega realizada el 15 de agosto de 2018 por la interventoría.</p> <p>C. COMPONENTE DE ESTRUCTURAS</p> <p>Se informa que la totalidad de las observaciones para este componente fueron atendidas de conformidad con la metodología a continuación señalada y se adjunta los correspondientes soportes y evidencias.</p> <p>I. DE LAS MEMORIAS DE CÁLCULO</p> <p>(Numeral 9.5.1 Capítulo 9 – Estructuras del Pliego de Condiciones)</p> | <p>1. Carecen de información articulada hacia el estudio de suelos, en particular hacia sus resultados generales incluyendo las conclusiones y recomendaciones (como las de cimentación) para cada una de las estructuras; debiéndose incluir la justificación para la definición de las cimentaciones (estructuras nuevas y existentes). Se considera necesario que, así como en los planos, en las memorias se incluya la revisión y aprobación del especialista que hace el estudio de suelos específico.</p> <p>En mesa de trabajo del 12-07-2018 se aclara que las recomendaciones y conclusiones producto de los estudios de suelos son consideradas para el análisis y diseño e incluidas en las memorias de cálculo:</p> <p>INFORMES DE MEMORIAS:</p> <p>BOX CULVERT (4):</p> <ul style="list-style-type: none"> • ARZOBISPO TK7-BX39-CP9-R3, • CALLEJAS AGUAS ABAJO TK7-BX127AB-CP9-R3, • CALLEJAS AGUA ARRIBA TK7-BX127AA-CP9-R3, • MOLINOS TK7-BX108-CP9-R3. <p>PUNTES VEHICULARES (6):</p> <ul style="list-style-type: none"> • PUENTE AV CIRCUNV TK7-PVCIR-CP9-R5, • PUENTE CLL 92 TK7-PV92-CP9-R4, • PUENTE CLL 100 TK7-PV100-CP9-R5, • PUENTE CLL 127 TK7-PV127-CP9-R3, • PUENTE CLL 200 TK7-PV200-CP9-R5. <p>PUNTES PEATONALES (3):</p> <ul style="list-style-type: none"> • ANEXO 1_CIMENTACIÓN_CLL130 R4, • ANEXO 1_CIMENTACIÓN_CLL153 R4, • ANEXO 1_CIMENTACIÓN_CLL163 R4, <p>DEPRIMIDOS (5):</p> <ul style="list-style-type: none"> • DEPRIMIDO CLL 72 TK7-DE72-CP9-R2, • DEPRIMIDO CLL 85 TK7-DE85-CP9-R3, |

| | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • DEPRIMIDO CLL 94 TK7-DE94-CP9-R3, • PUENTE ACCESO TK7-PP200-CP9-R4, • SEMIDPRIMIDO CLL 72 200 TK7-DE200-CP9-R3. <p>MUROS PANTALLA Y MUROS DE CONTENCIÓN (43):</p> <p>ESTRUCTURAS PATIO PÓRTAL (7):</p> <ul style="list-style-type: none"> • ED Acceso P200 TK7-ACCP200-CP9-R3, • ED Administrativo P200 TK7-ADP200-CP9-R3, • ED Almacenamiento P200 TK7-ALP200-CP9-R2, • ED Latonería y Pintura P200 TK7-LTP200-CP9-R4, • Plataforma P200 TK7-PLP200-CP9-R4, • Cubierta Mantenimiento P200 TK7-CMP200-CP9-R2, • Obras Complementarias TK7-ECP200-CP9-R3. <p>ESTACIONES (22):</p> <ul style="list-style-type: none"> • TK7-DAE-CP6-R6 (30-07-2018) <p>En mesa de trabajo del 23-07-2018 se muestra que en planos estructurales se incluyen referencias a planos de geotecnia en los casos en los que se enlazan los dos componentes. Compromiso registrado en acta de mesa de trabajo No. 1 del 12-07-2018. Págs. 1/17.</p> <p>Seguimiento a compromiso en acta de mesa de trabajo No. 2 del 23-07-2018. Pág. 17.</p> <p>Ejemplo de referenciación DVESLE01/DVESE03 (2819, 2387)</p> <p>En los planos de cimentación se acude a la firma digital del especialista de suelos en plano(s) de cimentación de las estructuras:</p> <p>Planos de cimentación de cada estructura firmados:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ED Acceso P200 - DVESES02/03/04 de 45 (3029-3030-3031) • ED Administrativo P200 - DVESES03/04/09 de 22 (3075-3076-3081) • ED Almacenamiento P200 - DVESES03/08 de 17 (3115-3120) • ED Latonería y Pintura P200 - DVESES03/04 de 18 (3097-3098) | <ul style="list-style-type: none"> • Plataforma P200 - DVESES06/07/08/09/10/11 de 89 (2944-2945-2946-2947-2948-2949) • Cubierta Mantenimiento P200- DVESES08 de 12 (3137) <p>2. No se encuentra definición, descripción, criterio, diseño y demás especificaciones de montajes y procedimientos constructivos, especialmente considerando los riesgos determinados según estudios de suelos y las recomendaciones en ese mismo tema hechas. Hay que tener especial consideración también aquellas estructuras que incluyen actividades previas, transitorias y/o alternas a las actividades de construcción propias; así entonces, también se carece de las guías de construcción y montaje. En algunos casos se presenta en los planos un texto que indica un procedimiento que tampoco se ve respaldado en memorias y que carece de las características requeridas ya nombradas.</p> <p>En Mesa de trabajo del 12-07-2018, el consultor aclara que, de acuerdo al diseño, tipología, requerimientos de movilidad (PMT's) y de los procesos constructivos mismos concebidos; no se requerirán montajes ni sistemas de soporte adicionales para las estructuras diseñadas.</p> <p>Aclaración en mesa de trabajo No. 1 del 12-07-2018. Pág. 1.</p> <p>La consultoría muestra en mesas de trabajo del componente de estructuras del 12-07-2018 y del 23-07-2018 planos de diferentes estructuras con complementación de procesos constructivos y especificaciones.</p> <p>Compromiso de complementación registrado en mesa de trabajo No. 1 del 12-07-2018. Págs. 1/14/15/16/17/19/21.</p> <p>Aclaración y compromiso de complementación registrados en acta de mesa de trabajo No. 1 del 12-07-2018. Págs. 1/14/15/16/17/19/21 y mesa de trabajo No. 2 del 23-07-2018.</p> <p>Procesos constructivos complementados:</p> <ul style="list-style-type: none"> • DVESES01 DE 5 (2831), DVESES01 DE 6 (2841), DVESES01 DE 6 (2847), DVESES01 DE 5 (2836), DVESES38 DE 40 (2300), DVESES44 DE 46 (2260), DVESES34 DE 35 (2336), DVESES44 de 47 (2381), DVESES75 DE 78 (2459), |
| <p>DVESES19 DE 20 (2481), DVESLE185 DE 208 (186), DVESES186 DE 208 (2710), DVESES42 DE 42 (2774), DVESES29 DE 29 (2803), DVESES39 DE 41 (2622), DVESES01 DE 10 (2804), DVESLE01 DE 01 (3250).</p> <p>3. Carecen de especificaciones de materiales a emplear en la estructura, en especial lo pertinente a actividades previas, transitorias y/o alternas que hacen parte del procedimiento constructivo; tales especificaciones y procedimientos también deben estar claramente consignadas en los planos. Se debe incluir dentro de las especificaciones las propiedades del concreto y sus componentes tales como el tipo de material cementante, propiedades de los agregados, la relación agua material cementante A/MC, permisividad de adiciones, aditivos y puzolanas y especialmente las recomendaciones al respecto. Adicionalmente e igual de relevante, deben especificarse limitaciones tales como al ancho de fisuras, ensayos y/o pruebas.</p> <p>La consultoría muestra en mesas de trabajo del componente de estructuras del 12-07-2018 y del 23-07-2018 contenido y complementación en informes de memorias.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Soportes mencionados en observación No. 1. Como ejemplo: en estructuras tipo Box Culvert documento tipo Informe TK7-BX39-CP9-R3.pdf pág. 10, articulado con notas generales en plano DVESES01 DE 5 (2831) <p>4. No se incluye análisis conjunto de condición de montaje y/o construcción con condiciones de proceso constructivo, en especial en aquellos casos de estructuras existentes con modificaciones y/o retiro. Carecen de recomendaciones y/o procedimientos constructivos que permitan establecer las actividades necesarias transitorias y/o adicionales a las obras definitivas, incluidas demoliciones, tratamientos de aguas, abatimientos etc. (Ver también numeral 9.6.10 Capítulo 9 – Estructuras del Pliego de Condiciones).</p> <p>Debido a la aclaración de no requerimiento de montajes ni sistemas de soporte adicionales, así como a la complementación de los procesos constructivos, mencionadas en anteriores puntos, en mesa de trabajo del componente de estructuras del 12-07-2018, se indica que esta observación NO APLICABLE.</p> | <p>5. No se incluyen los esquemas y diseños de los sistemas de soporte que requieren. Tampoco los diseños de las juntas, incluyendo consideraciones de detalle de las mismas y disposición y/o distanciamiento entre ellas.</p> <p>Debido a la aclaración de no requerimiento de montajes ni sistemas de soporte adicionales, mencionadas en anteriores puntos, en mesa de trabajo del componente de estructuras del 12-07-2018, se indica que esta parte de la observación NO APLICABLE.</p> <p>Los detalles específicos de juntas tanto de dilatación y su distanciamiento, como constructivos se referencian en los planos que así lo requieren y se incluyen en donde se carecían.</p> <ul style="list-style-type: none"> • BOX CULVERTS (4): 2832 DVESLE02 DE 5, 2842 DVESLE02 DE 6, 2837 DVESLE02 DE 5, 2848 DVESLE02 DE 6 <p>6. No se integra información específica de las cantidades de materiales de obra a ejecutar, salvo aceros y concretos globales en los planos. Se debe hacer especial consideración al respecto de los diferentes aspectos solicitados al respecto: etapas (reforzamiento, construcción etc), tipo de estructura (nueva, existente etc), tipo de intervención, procedimiento constructivo.</p> <p>El Consultor aclara que en planos se indican las cantidades principales (volúmenes de concreto y kilogramos de acero) y que en el componente de presupuesto se incluyen las cantidades de materiales específicas. Se redirige la observación al componente respectivo para su verificación.</p> <p>7. En cuanto a la información mínima que debe contener cada una de las etapas en las memorias, es posible identificar en general, que es información que no se articula completamente. Según lo requerido, la memoria debe estar dividida por etapas y cada una de estas debe contener información específica que permite tener un documento de compendio para cada estructura.</p> <p>Soportes mencionados en observación No. 1. El Consultor y la interventoría señalan la información contenida dentro de las memorias de cálculo y demás documentos complementarios (diagnósticos, estudios de suelos anexos), presenta el contenido requerido, el cual se integra con los procesos constructivos complementados en cada caso.</p> |

| | |
|--|--|
| <p>6. En lo concerniente a las estructuras que requieren demolición, no se aporta la Guía de Demolición (condiciones antes, durante y después), que en consideración de las características propias y de las de las obras a construir, deberán ser individuales y deberán estar claramente alineada con los procedimientos constructivos de las obras futuras. Tampoco se incluyen los volúmenes esperados de escombros.</p> <p>El Consultor y la interventoría señalan la información está contenida dentro de las memorias de cálculo y demás documentos complementarios (diagnósticos, estudios de suelos y anexos) que si bien no tienen un nombre específico tal cual como se indica, presentan el contenido requerido, el cual se integra con los procesos constructivos complementados en cada caso.</p> <p>Soportes mencionados en observaciones No. 1 y No. 2, complementadas con soporte de cantidades en componente de presupuesto.</p> <p>9. No se incluyen especificaciones generales, tampoco los anexos de las especificaciones particulares por cada ítem.</p> <p>El consultor, en mesa de trabajo del 12-07-2018, indica que, como complemento a los planos indica de cada una de las estructuras, la entrega incluye el capítulo 14 de especificaciones particulares, presupuestos y cronogramas de todas las estructuras. Se complementa con soporte de Componente de Estructuración.</p> <p>Soportes mencionados en observaciones No. 1 y No. 2.</p> <p>10. No se presentan planos de planta perfil general de verificación donde se muestre la superposición de las redes de servicios públicos con las estructuras diseñadas.</p> <p>Planos de superposición de estructuras: Superposición Redes vs Estructuras.7z.</p> <p>II. Estructuras: BOX CULVERT</p> <p>11. Carece de medidas de referencia y/o ubicación geométrica y/o niveles de los elementos tipo ménsula, diente y placa de aproximación bordillo para baranda, respecto al box culvert u a otro elemento fijo.</p> | <p>El consultor en mesa de trabajo del componente de estructuras del 12-07-2018, señala las complementaciones hechas en planos y al respecto precisa el plano DVESLE02 de cada Box Culvert.</p> <p>Soportes de la observación No. 5.</p> <p>12. Estructura: BOX CULVERT – ARZOBISPO- Anexo 4. Losa de acceso. El peso específico del relleno considerado para el cálculo del momento positivo, corresponde al del suelo de fundación y no al del material de relleno planteado en las especificaciones.</p> <p>El consultor en mesa de trabajo del componente de estructuras del 12-07-2018, mediante exposición de la memoria de cálculo aclara que el valor tomado si es el adecuado.</p> <p>TK7-BX39-CP9-R3 Anexo 4.1 Pág. 1</p> <p>13. Estructura: PUENTE VEHICULAR – CALLE 92 POR CARRERA 7 Las especificaciones de resistencias a la compresión del concreto $f'c$ de algunos de los elementos (vigas cabezal sobre pilotes y estructuras de aproximación), no es clara, los valores en PSI no corresponden a los valores en MPa. Al tener elementos estructurales de diferentes especificaciones como la resistencia a la compresión $f'c$, se requiere la especificación en el proceso constructivo que indique la prevalencia del tipo de concreto en la intersección de elementos, tal como haya sido considerado en el modelo (diseño).</p> <p>El consultor en mesa de trabajo del componente de estructuras del 12-07-2018, indica el valor correcto de las resistencias a la compresión del concreto $f'c$ de los elementos que componen la estructura del puente; se realiza la corrección de la memoria de cálculo respectiva. Una vez aclarado el valor anteriormente descrito, la segunda parte de la observación NO APLICA.</p> <p>Soporta en observación No. 1, TK7-PV92-CP9-R4_TOMO1_DE_5 pág 18.</p> <p>III. DE LOS PLANOS</p> <p>(Numeral 9.5.2 Capítulo 9 – Estructuras del Pliego de Condiciones):</p> |
| <p>Planos de las Estructuras propuestas: Planos firmados que contengan las dimensiones detalladas de refuerzo, incluyendo plantas y cortes de todos los elementos estructurales tanto de cimentación, subestructura y superestructura, planos con planta de localización, indicando ejes, conectantes, tramos de estructura y puntos de ejecución de sondeos geotécnicos, especificaciones generales, plantas y alzados de cada estructura y detalle de construcción.</p> <p>14. Los planos se caracterizan porque carecen de información concreta de especificaciones particulares, así, por ejemplo, no se incluye información (carente también en las memorias) como los estudios anteriores tenidos en cuenta, la integración y referencia de estudio de suelos específico de la estructura, o especificaciones del concreto y sus componentes tales como el tipo de material cementante, propiedades de los agregados, la relación agua material cementante A/MC, permisividad de adiciones, aditivos y puzolanas y especialmente las recomendaciones al respecto. Adicionalmente e igual de relevante, también se carece de especificaciones al respecto de limitaciones tales como al ancho de fisuras, ensayos y/o pruebas.</p> <p>El consultor en mesa de trabajo del componente de estructuras del 23-07-2018, presenta ajuste y complementos de los procesos constructivos. Soportes Observación No. 2</p> <p>En mesa de trabajo del 12-07-2018, se indica que las especificaciones particulares se presentan en el CAPITULO 14, se tratan en componente de Estructuración.</p> <p>15. Se presentan cortes y alzados geométricos a los que les hace falta medidas de referencia y/o ubicación geométrica y/o niveles; caso ejemplo es el de los Box Culvert, y para elementos tipo ménsula, diente y placa de aproximación bordillo para baranda, especialmente frente a la estructura misma.</p> <p>El consultor en mesa de trabajo del componente de estructuras del 12-07-2018, señala las complementaciones hechas en planos y al respecto precisa el plano DVESLE02 de cada Box Culvert.</p> <p>Soportes de la observación No. 5.</p> <p>16. No se integran los planos de detalle de construcción que deben referirse a formaleta, demolición, protecciones de excavaciones, secuencias de montaje etc. (Ver también</p> | <p>numeral 9.6.10 Capítulo 9 – Estructuras del Pliego de Condiciones); en especial todos aquellos requeridos frente a montajes y procedimientos constructivos de aquellas estructuras que incluyen actividades previas, transitorias y/o alternas a las actividades de construcción propias. En algunos casos se presenta en los planos un texto que indica un procedimiento que tampoco se ve respaldado en memorias y que carece de las características requeridas; considerando que son estudios y diseños para la construcción, deben ser incluidos los planos de detalle donde se especifiquen tales recomendaciones y/o procedimientos, incluidos los detalles específicos, con el propósito tanto de cuantificar cronológica y presupuestalmente como de establecer especificaciones técnicas particulares para su ejecución.</p> <p>Debido a la aclaración de no requerimiento de montajes ni sistemas de soporte adicionales y a la complementación de los procesos constructivos, mencionadas en anteriores puntos, en mesa de trabajo del componente de estructuras del 12-07-2018, se indica que esta observación NO APLICA en tal aspecto.</p> <p>En cuanto a los aspectos en que es aplicable, se complementa procesos constructivos. Soportes de la observación No. 5.</p> <p>17. DVES01, Numeral 2: Debe corresponder con las memorias (numeral 3. Códigos y Reglamentos), falta indicar las especificaciones técnicas generales de materiales de construcción para proyectos de Infraestructura y de espacio público para Bogotá D.C. IDU-ET-2011.</p> <p>Mesa de trabajo del componente de estructuras del 12-07-2018. Soportes de la observación No. 2.</p> <p>18. No se hace especificación de: Recubrimientos mínimos, características mínimas de formaleta/encofrados.</p> <p>En mesa de trabajo del componente de estructuras del 12-07-2018, señala las complementaciones hechas, Planos Box Culverts DVES01. Soportes de la observación No. 2.</p> <p>19. No se indican detalles precisos y especificaciones de juntas constructivas y/o de dilatación/expansión, hay juntas que presentan llaves de corte, otras que no para</p> |

| | |
|---|--|
| <p>casos iguales. Las juntas deben estar claramente marcadas en los planos y debe encontrarse en los mismos la información suficiente que garantice su adecuada construcción.</p> <p>En mesa de trabajo del componente de estructuras del 12-07-2018, señala las complementaciones hechas, Planos Box Culverts DVESES01. Soportes de la observación No. 2.</p> <p>20. Se carece de especificaciones para platinas, pernos de anclaje, soldaduras y epóxicos, recubrimientos entre otras relacionadas a los componentes metálicos.</p> <p>En mesa de trabajo del 12-07-2018, se indica que las especificaciones particulares se presentan en el CAPÍTULO 14, se tratan en componente de Estructuración.</p> <p>21. Debe incluirse la normatividad de andenes y mobiliario que respalda las determinaciones hechas sobre las barandas peatonales, de ser necesario revisar y/o ajustar a tales requerimientos normativos.</p> <p>En mesa de trabajo del 12-07-2018, se indica que las especificaciones particulares como normatividad de andenes y mobiliario, se tratan en componente de Urbanismo.</p> <p>22. Considerando los cálculos de estructuras con parámetros de suelos y de rellenos específicos, es necesario incluir las especificaciones propias de los mismos; los rellenos deberán cumplir con estas especificaciones por diseño.</p> <p>En los planos y memorias se incluyen y referencian parámetros geotécnicos requeridos, mesas de trabajo 12-07-2018 y 23-07-2018. Soportes en observaciones No. 1 y No. 2</p> <p>IV. ESTRUCTURAS TIPO BOX CULVERT</p> <p>23. En especial consideración del requerimiento técnico de diseño que define que las estructuras de este proyecto deben estar dispuestas para una vida útil de mínimo 75 años en términos de durabilidad y patología de los materiales (Numeral 9.6.2 Capítulo 9 – Estructuras del Pliego de Condiciones) y tomando como referencia la NSR-10 sección C23-CR1.1 / CR23-CR1.1, que a la letra dice:</p> | <p>(...) "Debido a los estrictos requisitos de servicio requeridos para las estructuras de ingeniería ambiental, su diseño y detallado debe realizarse con cuidado. La calidad del concreto es fundamental y debe realizarse un control de calidad estricto durante la construcción para que el concreto sea impermeable.</p> <p>Usualmente es más económico y confiable inhibir la permeabilidad por medio del uso de concreto de calidad, de juntas adecuadamente diseñadas, y de refuerzo apropiado, que por medio de barreras protectoras o revestimiento" (...)</p> <p>Se señala:</p> <p>Este tipo de estructuras de concreto de ingeniería ambiental (BOX CULVERT), como estructuras de flujo de líquidos y otros materiales, que por su función tienen contacto con agua, particularmente en circulación (flujo), así como con agentes agresivos, exposición severa y/o ciclos de humedecimiento y secado, requerirán condiciones especiales de durabilidad, así entonces, se considera necesario emplear concretos con impermeabilidad a líquidos y gases, con especificaciones y/o recomendaciones frente a aditivos favorables, a recubrimientos, a las características y calidad de los agregados etc.</p> <p>Mesa de trabajo del componente de estructuras del 12-07-2018, complementaciones hechas, Planos Box Culverts DVESES01. Soportes en observación No. 2</p> <p>24. Las especificaciones carecen de recomendaciones y/o procedimientos de control de calidad mínimos, tampoco se indican límites admisibles particulares de deflexión o agrietamiento. Se considera que especificar, entre otros, límites admisibles o el (los) procedimiento (s) recomendado (s) de CURADO, son necesarios con el propósito de complementar las características de durabilidad entre sí.</p> <p>Mesa de trabajo del componente de estructuras del 12-07-2018, complementaciones hechas, Planos Box Culverts DVESES01. Soportes en observación No. 2.</p> <p>25. Considerando la determinación del módulo de elasticidad como parámetro de diseño y modelación, según la misma determinación que se hace según el tipo de agregado (origen), si este es específico, se debe indicar.</p> |
| <p>Mesa de trabajo del componente de estructuras del 12-07-2018, aclaraciones hechas, Planos y memorias de Box Culverts DVESES01. Soportes en observaciones No. 1 y No. 2.</p> <p>26. El informe y/o memorias debe incluir el informe específico de sitio del estudio geotécnico de suelos. Se considera que el especialista debe dar aprobación a la cimentación.</p> <p>Mesas de trabajo del componente de estructuras de 12-07-2018 y 23-07-2018, Soportes en observaciones No. 1 y No. 2</p> <p>27. No se aportan los documentos de diseño y planos estructurales de aquellas estructuras y elementos estructurales principales y complementarios que componen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zona de Patio Portal (Plataformas e Infraestructura asociada al funcionamiento del portal entre otros) - Puentes peatonales individuales y adosados a los vehiculares. - Estructuras de soporte y complementaria de redes. <p>En mesa de trabajo del componente de estructuras del 12-07-2018, se anexan archivos faltantes.</p> <p>28. Uno de los requerimientos de los que no se encuentra referencia y que se considera de alta relevancia son los manuales de uso y mantenimiento de cada una de las estructuras y sus componentes, incluyendo recomendaciones.</p> <p>Se aclara en mesa de trabajo de 12-07-2018 que este aparte no es requerimiento y deberá ser requisito en etapa de construcción.</p> <p>D. COMPONENTE URBANISMO, ESPACIO PÚBLICO Y ACCESIBILIDAD.</p> <p>I. Observaciones Generales</p> <p>1. Las convenciones en los 54 planos de Espacio Público nombrados bajo la sigla DVUREP, no concuerdan en cuanto a los achurados de las superficies de Adoquín de arcilla, Concreto estampado tipo adoquín y Tableta en concreto.</p> | <p>Se revisó el tema con el consultor y la interventoría en las Mesas de trabajo de Urbanismo, Espacio Público y Accesibilidad, se ajusta en los planos de diseño para mejorar la presentación de las convenciones.</p> <p>Observación atendida.</p>  <p>Planos DVUREP formato PDF, agosto 31 de 2018, Cuadro de convenciones. Anexo D. COMPONENTE URBANISMO, ESPACIO PÚBLICO Y ACCESIBILIDAD. Producto entregado 31 de agosto de 2018.</p> <p>2. Adicional a lo anterior la convención de tableta de concreto, concreto estampado tipo adoquín y concreto fundido andenes es similar, lo que puede generar confusión.</p> |

| PISOS Y AREAS | |
|---------------|--|
| | TABLETA BUN ALSPA EN CONCRETO 2.4x4.45 |
| | TABLETA BUN TACTIL EN CONCRETO 2.4x4.45 |
| | ADOQUIN DE ARCILLA 40x40x6.5 |
| | CONCRETO ESTAMPADO TEXTURA TIPO ADOQUIN |
| | PISO EN PIEDRA |
| | CONCRETO PULIDO ARGENTE |
| | CONCRETO ESTAMPADO ZIGZAG |
| | ESCALERA EN CONCRETO IMPRINTAS |
| | RS RAMPA VEHICULAR CONCRETO ESTAMPADO |
| | RS2 RAMPA VEHICULAR EN CONCRETO |
| | RAMPA ACANTAL, TIPO 1 ADOQUIN DE ARCILLA |
| | PISO EXISTENTE A CONSERVAR |
| | ZONAS VERDES PASADIZOS |
| | RISE Y CANALES EXISTENTES |

Planos DVUREP formato PDF, agosto 31 de 2018, Cuadro de convenciones. Anexo D. COMPONENTE URBANISMO, ESPACIO PÚBLICO Y ACCESIBILIDAD. Producto entregado 31 de agosto de 2018.

Se revisó el tema con el consultor y la interventora en las Mesas de trabajo de Urbanismo, Espacio Público y Accesibilidad, se ajusta en los planos de diseño para mejorar la presentación de las convenciones. Observación atendida.

- 3. En algunos planos de urbanismo nombrados bajo la sigla DVUREP, se sobrepone el achurado de adoquín de arcilla sobre la loseta táctil de alerta, se debe revisar en todos los planos, figura 1, Costado oriental Kr 7 N° 35-20.

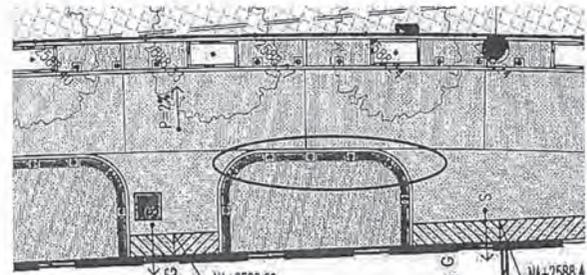


Figura 1, Plano Proyecto de Espacio Público DVUREP01-R5-Tramo 1.

Se realiza revisión por parte del consultor al plano base en formato ACAD, donde se ajusta el diseño y se presenta corrección en las Mesas de trabajo de Urbanismo, Espacio Público y Accesibilidad. Observación atendida.



Archivo ACAD Transmilenio Cra 7 - Base Espacio Público proyecto final, entrega fecha julio 17 de 2018. Anexo D. COMPONENTE URBANISMO, ESPACIO PÚBLICO Y ACCESIBILIDAD. Mesa de Trabajo Urbanismo: julio 17 de 2018, archivo PDF parte 3, página 28.

- 4. Los accesos vehiculares a predios deben cumplir con lo establecido en la Cartilla de andenes de Bogotá – TEP, figura 2.

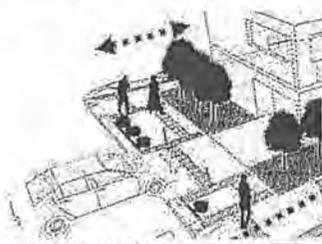


Figura 2, Cartilla de andenes de Bogotá – TEP

La zona de acceso vehicular debe tener dos franjas táctiles de alerta, transversales a la circulación peatonal y una franja adicional en la rampa paralela a la circulación peatonal y transversal a la circulación del vehículo como prevención para que el Peatón con Movilidad Reducida – PMR, del tipo sensorial (baja visión o ceguera) tenga la información suficiente del riesgo de acceso vehicular.

Como se muestra en la mayoría de los accesos planteados en el proyecto C 1073-2016, figura 3, se plantean las franjas de alerta transversales a la circulación peatonal, pero no la que delimita la rampa en su cambio de pendiente.



Figura 3, Acceso vehicular planos espacio público, Proyecto C 1073-2016

De acuerdo al memorando 20183050161473 donde se dio alcance a la revisión de diseños realizada mediante el memorando 20183050143613, se definió en las Mesas de trabajo de Urbanismo, Espacio Público y Accesibilidad, el manejo de rampas vehiculares del proyecto. Observación atendida.



Archivo ACAD Transmilenio Cra 7 - Base espacio público, fecha junio de 2018

Por encontrarse en sectores consolidados de la ciudad, donde el ancho de andén logrado está dentro del rango mínimo, de acuerdo a la cartilla de andenes de Bogotá, la zona de acceso vehicular debe tener dos franjas táctiles de alerta transversales a la circulación peatonal, como mínimo, medida de prevención para que el Peatón con Movilidad Reducida – PMR, del tipo sensorial (baja visión o ceguera) tenga la información suficiente del riesgo de acceso vehicular, este debe ser el tratamiento para todo el proyecto.

- 5. Cuando se presente interferencia de la línea táctil de guía con cajas de inspección de servicios, como se muestra en la figura 4. Proyecto de Espacio Público, Plano DVUREP47-R5-Tramo7, se pueden realizar los tratamientos de acuerdo a la cartilla de andenes de Bogotá – TEP.

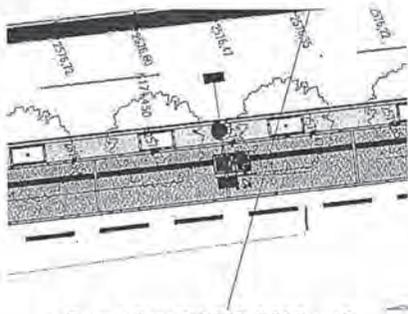


Figura 4, Plano DVUREP47-R5-Tramo7

Puede implementarse una superficie podotáctil de alerta alrededor de la caja de inspección, figura 5 o se debe proyectar la superficie sobre la tapa de la caja de inspección, figura 6, Cartilla de andenes TEP.

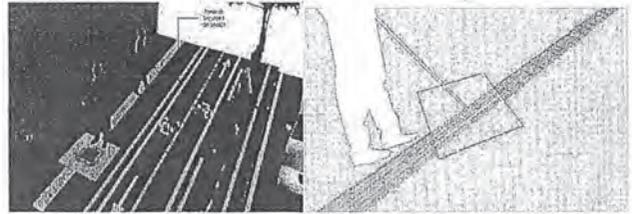


Figura 5

Figura 6

En las Mesas de trabajo de Urbanismo, Espacio Público y Accesibilidad, realizadas con el consultor y el interventor del proyecto, se definió que la alternativa a utilizar para dar continuidad a la franja táctil de guía, será la de proyectar el patrón podotáctil sobre estos elementos, dando cumplimiento a lo establecido en la Cartilla de Andenes de Bogotá D.C. e Incorporando la especificación técnica para su implementación en la fase de obra. Información entregada por consultor e interventoría. Observación atendida.



Archivo ACAD Transmilenio Cra 7 - Base espacio público proyecto final entrega 03 de agosto de 2018

Anexo D. COMPONENTE URBANISMO, ESPACIO PÚBLICO Y ACCESIBILIDAD. Mesa de Trabajo Urbanismo: Julio 17 de 2018, archivo PDF parte 3, página 30.

- 6. La franja táctil de guía siempre debe iniciar y culminar en una superficie táctil de alerta, en la Kr. 7 N° 190-45, K 18 +050 costado oriental, no ocurre así. Figura 7.



Figura 7, Plano Espacio público, DVUREP49-R5-Tramo7

Se realiza corrección en planos y estos son presentados en la actualización de información realizadas en las Mesas de trabajo de Urbanismo, Espacio Público y Accesibilidad, llevadas a cabo con la participación del consultor y el interventor del proyecto. Información entregada por el consultor e interventoría. Observación atendida.



Archivo ACAD Transmilenio Cra 7 - Base espacio público proyecto final, entrega fecha julio 17 de 2018

Anexo D. COMPONENTE URBANISMO, ESPACIO PÚBLICO Y ACCESIBILIDAD. Mesa de Trabajo Urbanismo: julio 17 de 2018, archivo PDF parte 3, página 30.

- 7. En general, la franja táctil de guía debe contar con una superficie libre para el peatón, como ejemplo no sucede así entre las calles 50 y 51 Costado Occidental, figura 8, interfiere en contenedor de raíces.



Figura 8, Plano DVUREP06-R5-Tramo1

Se debe garantizar que exista un espacio libre junto superficie táctil Guía de por lo menos 0,60m, de acuerdo a la Guía práctica de la Movilidad Peatonal IDU 2015, figura 9, para ofrecer al peatón el espacio adecuado.

El consultor realiza un ejercicio de verificación de este tipo de casos donde la franja táctil de Guía tiene interferencia con algún elemento de mobiliario urbano o no cuenta con el espacio libre mínimo sus costados, ajusta los planos de diseño y presenta versión final en las Mesas de trabajo de Urbanismo, Espacio Público y Accesibilidad, obteniendo el requerimiento mínimo de espacio, Información entregada por el consultor e interventoría. Observación atendida.



Archivo ACAD Transmilenio Cra 7 - Base espacio público proyecto final, entrega fecha julio 17 de 2018

Anexo D. COMPONENTE URBANISMO, ESPACIO PÚBLICO Y ACCESIBILIDAD. Mesa de Trabajo Urbanismo: julio 17 de 2018, archivo PDF parte 1, página 1.

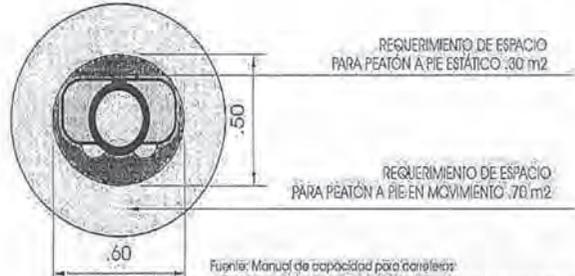


Figura 9, Espacio para Peatón. Guía práctica de la Movilidad Peatonal Urbana 2015 IDU.

8. Por su parte la Guía de Movilidad Reducida IDU, en los requisitos generales para la señalización táctil expresa:

"2. La STSP (Señalización Táctil para Superficie Peatonal) se debe instalar en andenes mayores de 2.05 m de tal forma que a ambos lados del patrón guía se garantice un espacio mínimo de 75 cm."

Estos dos criterios tienen como fin establecer el espacio mínimo necesario para el peatón y en el caso de los PMR, también pretende proteger de la eventualidad de un golpe o caída con el contenedor de raíces.

II. Observaciones Específicas.

1. El IDU ejecutó el contrato C 1300-2014, en el cual se implementó la Franja de Cicloruta a nivel de Andén – FCA por el costado norte de la Avenida San Antonio, Calle 183. Esta cicloruta llega a esquina noroccidental de la Carrera 7, haciendo giro hacia el norte por la misma, figura 10, Obra Av. San Antonio C 1300-2014.

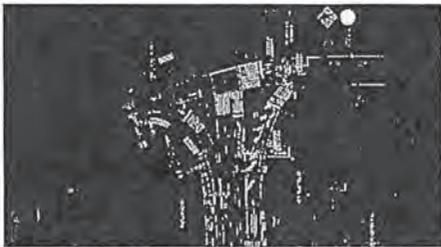


Figura 9, Obra Av. San Antonio C 1300-2014

Como se muestra en la figura 9, Diseño Urbanístico Plano DVUREP47-R5-Tramo7, del contrato C 1073-2016, se plantea una plazoleta con un área aproximada de 700m², no es claro como es el empalme de la cicloruta con el proyecto C 1300-2014.



Figura 10, Plano DVUREP47-R5-Tramo7.

Adicionalmente está interfiriendo el cruce peatonal con la cicloruta, debe existir una superficie diferente en la plazoleta que indique precaución y reducción de velocidad por parte de los usuarios para realizar el giro Kr 7- Calle 183 o continuar por la carrera 7. Figura 11, Superficie precaución Cicloruta.



Figura 11, Superficie precaución Cicloruta.

Igualmente, a nivel de urbanismo, debe existir una superficie de empalme o de transición en el diseño implementado en los dos proyectos, dado que el diseño planteado para la carrera 7 consiste en adoquín de arcilla y en la calle 183, se implementó loseta de concreto 20x20 cm, con una configuración de pikeles (abstracción geométrica), con franjas táctiles de guía y alerta en colores amarillo y rojo respectivamente, fotografía 12, Espacio público C 1300-2014.



Fotografía 12, Espacio público C 1300-2014.

El empalme del contrato IDU C 1300-2014 Avenida San Antonio, Calle 183 con carrera 7, se trató en las Jornadas de Mesas de trabajo de Urbanismo, Espacio Público y Accesibilidad donde el consultor acató las observaciones en este punto y procedió a ajustar los planos de diseño para hacer un empalme adecuado entre los dos proyectos y lograr la funcionalidad de la cicloruta existente y la propuesta. Información entregada por consultor e interventoría. Observación atendida.



Archivo ACAD Transmilenio Cra 7 - Base espacio público proyecto final, entrega fecha agosto 3 de 2018

Anexo D. COMPONENTE URBANISMO, ESPACIO PÚBLICO Y ACCESIBILIDAD. Mesa de Trabajo Julio 25 de 2018, página 16.

- 2. En la estación de la Calle 183 los accesos peatonales a las entradas en el separador central tienen una longitud de 136m al norte y 160m al sur, donde la distancia crítica recorridos color rojo y amarillo Figura 13, pueden llegar a los 350m.

El consultor expuso el tema de accesos peatonales de la estación propuesta en la calle 183, en las Mesas de trabajo de Urbanismo, Espacio Público y Accesibilidad, argumentando que el proyecto tiene prioridad el peatón, para lo cual se generaron los pasos peatonales más eficientes que lograran salvar el desnivel existente entre carriles mixtos y carriles Transmilenio en este punto. Mesa de trabajo Julio 17 de 2018, archivo pdf "ep 51 p4" página 02. Observación atendida.



Figura 13. Estación Calle 183 Accesos peatonales

Anexo D. COMPONENTE URBANISMO, ESPACIO PÚBLICO Y ACCESIBILIDAD. Mesa de trabajo Julio 17 de 2018, archivo PDF, parte 4 página 02.

- 3. Para un Peatón con Movilidad Reducida - PMR la distancia máxima de desplazamiento es 200m, en estos puntos resulta exagerado el recorrido necesario para acceder a una estación.

El consultor expuso el tema de accesos peatonales de la estación propuesta en la calle 183, en las Mesas de trabajo de Urbanismo, Espacio Público y Accesibilidad, argumentando

que el proyecto tiene prioridad el peatón, para lo cual se generaron los pasos peatonales más eficientes que lograran salvar el desnivel existente entre carriles mixtos y carriles Transmilenio en este punto. Observación atendida.

Anexo D. COMPONENTE URBANISMO, ESPACIO PÚBLICO Y ACCESIBILIDAD. Mesa de trabajo Julio 17 de 2018, archivo PDF parte 4, página 03.

- 4. Existe una industria con acceso existente, sin embargo, en el plano DVUREP51-R5-Tramo7 ambos accesos se suprimen, se debe indagar sobre el trabajo social realizado en este sitio, Calle 198 costado Occidental, figura 14



Figura 14, Acceso a planta existente plano Espacio Público DVUREP51-R5-Tramo7

En las Mesas de trabajo de Urbanismo, Espacio Público y Accesibilidad realizadas con el consultor y el interventor se revisó el tema y se verificó que hace falta el acceso. Se revisó el componente social y se realiza ajuste al diseño en este punto, generando acceso de acuerdo a la información recopilada en el diagnóstico del proyecto y cumpliendo con la normatividad vigente para el caso. Información entregada por el consultor e interventoría. Observación atendida.



Transmilenio Cra 7 - Base espacio público proyecto final, entrega fecha agosto 03 de 2018.

Anexo D. COMPONENTE URBANISMO, ESPACIO PÚBLICO Y ACCESIBILIDAD. Mesa de trabajo de Urbanismo julio 25 de 2018, página 98.

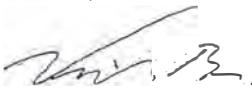
E. COMPONENTE TRÁNSITO

Se informa que la totalidad de las observaciones para este componente fueron atendidas de conformidad con la metodología a continuación señalada y se adjuntan los correspondientes soportes y evidencias.

- 1. Los perfiles viales propuestos para el proyecto y viabilizados por la SDM, fueron tomados del documento de Estudio de Tránsito presentado por el consultor.

Viabilizado mediante oficio N° SDM-DSVCT-113410-2018 (Estudio de Tránsito)

| | |
|---|--|
| <p>ii. Las conexiones operacionales de Transmilenio viabilizadas por la SDM son las presentadas por el consultor en el documento técnico Estudio de Tránsito.</p> <p>No obstante lo anterior, se encontraron las siguientes observaciones, las cuales fueron atendidas:</p> <ol style="list-style-type: none"> Las opciones de circulación de los vehículos mixtos en sentido Norte – Occidente que tomaban la Av. Calle 26 al occidente por la conectante propuesta en el proyecto para la conexión operacional de Transmilenio Carrera 10 con Calle 26, no fueron resueltas en el diseño de señalización (planos versión C del 19 de enero de 2018). <p>Mediante oficio N° SDM-165792-2018 la interventoría radicó la atención de observaciones a los diseños de señalización ante la SDM. Adicionalmente, en reunión realizada el 27 de julio de 2018 y mediante correo electrónico del 02 de agosto de 2018, el consultor informó que la versión actualizada de los diseños de señalización incluye los comentarios indicados. Los diseños de señalización, con los ajustes mencionados, fueron aprobados por parte de la SDM mediante oficio SM-DCV-118235-18.</p> <ol style="list-style-type: none"> No se incluye en el diseño de señalización la conexión de la cicloruta mediante la calzada existente en la Carrera 10 a la Carrera 12. <p>Mediante oficio N° SDM-165792-2018 la interventoría radicó la atención de observaciones a los diseños de señalización ante la SDM. Adicionalmente, en reunión realizada el 27 de julio de 2018 y mediante correo electrónico del 02 de agosto de 2018, el consultor informó que la versión actualizada de los diseños de señalización incluye los comentarios indicados. Los diseños de señalización, con los ajustes mencionados, fueron aprobados por parte de la SDM mediante oficio SM-DCV-118235-18.</p> <p>iii. Los retornos operacionales y de contingencia propuestos por el consultor en el Estudio de Tránsito fueron viabilizados por la SDM. En la revisión se evidenció que el consultor hace mención al anexo 4 el cual contiene Parámetros Técnicos Operacionales para la Troncal Carrera 7, anexo no adjunto para revisión SGI; de igual manera, la Dirección de Proyectos realizó la consulta por escrito a Transmilenio S.A.</p> <p>De acuerdo a lo informado por DTP se realizó la solicitud de aclaración a Transmilenio S.A., se encuentran en la espera de la respuesta al comunicado. Adicionalmente, en reunión realizada el 27 de julio de 2018 y mediante correo electrónico del 02 de agosto de 2018, el consultor informó que en el Anexo 4 del Estudio de Tránsito se incluye los Parámetros</p> | <p>Operacionales y que este será enviado a la SGI mediante correo electrónico el 03 de agosto de 2018.</p> <p>iv. La SDM viabilizó las intersecciones a desnivel presentadas por el consultor en el Estudio de Tránsito.</p> <p>Viabilizado mediante oficio N° SDM-DSVCT-113410-2018 (Estudio de Tránsito)</p> <p>v. Las intersecciones semaforizadas definidas y propuestas por el consultor para el proyecto en el Estudio de Tránsito, fueron viabilizadas por la SDM.</p> <p>Viabilizado mediante oficio N° SDM-DCV-118033-2018 (Diseño de Semaforización)</p> <p>vi. La propuesta de eliminación de giros izquierdos presentada por el consultor en el documento de Estudio de Tránsito, fueron viabilizados por la SDM, aunque se tienen las siguientes observaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> El Estudio de Tránsito indica la eliminación del movimiento Occidente - Norte en la intersección con la Calle 36, pero en los diseños de señalización y semaforización con los que cuenta esta Subdirección, no se evidencia este manejo propuesto. <p>Viabilizado mediante oficio N° SDM-DCV-118033-2018 (Diseño de Semaforización). Mediante oficio N° SDM-165792-2018 la interventoría radicó la atención de observaciones a los diseños de señalización ante la SDM. Adicionalmente, en reunión realizada el 27 de julio de 2018 y mediante correo electrónico del 02 de agosto de 2018, el consultor informó que la versión actualizada de los diseños de señalización incluye los comentarios indicados. Los diseños de señalización, con los ajustes mencionados, fueron aprobados por parte de la SDM mediante oficio SM-DCV-118235-18.</p> <ul style="list-style-type: none"> El Estudio de Tránsito indica la eliminación del movimiento Oriente - Sur en la intersección con la Calle 39, pero en los diseños de señalización y semaforización con los que cuenta esta Subdirección, no se evidencia este manejo propuesto. <p>Viabilizado mediante oficio N° SDM-DCV-118033-2018 (Diseño de Semaforización). Mediante oficio N° SDM-165792-2018 la interventoría radicó la atención de observaciones a los diseños de señalización ante la SDM. Adicionalmente, en reunión realizada el 27 de julio de 2018 y mediante correo electrónico del 02 de agosto de 2018, el consultor informó que la versión actualizada de los diseños de señalización incluye los comentarios indicados.</p> |
| <p>Los diseños de señalización, con los ajustes mencionados, fueron aprobados por parte de la SDM mediante oficio SM-DCV-118235-18.</p> <ul style="list-style-type: none"> Con la eliminación de los giros izquierdos en la Calle 36 y en la Calle 39, estos movimientos se resuelven en la Calle 36 por Carrera 8, intersección que presenta movimientos conflictivos y no se analiza si requiere algún tratamiento especial (Semáforos, Canalizaciones, etc) <p>Mediante oficio N° SDM-165792-2018 la interventoría radicó la atención de observaciones a los diseños de señalización ante la SDM. Adicionalmente, en reunión realizada el 27 de julio de 2018 y mediante correo electrónico del 02 de agosto de 2018, el consultor informó que la versión actualizada de los diseños de señalización incluye los comentarios indicados. Los diseños de señalización, con los ajustes mencionados, fueron aprobados por parte de la SDM mediante oficio SM-DCV-118235-18.</p> <ul style="list-style-type: none"> El Estudio de Tránsito indica la eliminación del movimiento Oriente - Sur en la intersección con la Calle 60, pero en los diseños de señalización y semaforización con los que cuenta esta Subdirección, no se evidencia este manejo propuesto. <p>Viabilizado mediante oficio N° SDM-DCV-118033-2018 (Diseño de Semaforización). Mediante oficio N° SDM-165792-2018 la interventoría radicó la atención de observaciones a los diseños de señalización ante la SDM. Adicionalmente, en reunión realizada el 27 de julio de 2018 y mediante correo electrónico del 02 de agosto de 2018, el consultor informó que la versión actualizada de los diseños de señalización incluye los comentarios indicados. Los diseños de señalización, con los ajustes mencionados, fueron aprobados por parte de la SDM mediante oficio SM-DCV-118235-18.</p> <ul style="list-style-type: none"> El Estudio de Tránsito indica la eliminación del movimiento Sur - Occidente en la intersección con la Calle 109, pero en los diseños de señalización y semaforización con los que cuenta esta Subdirección, no se evidencia este manejo propuesto. <p>Viabilizado mediante oficio N° SDM-DCV-118033-2018 (Diseño de Semaforización). Mediante oficio N° SDM-165792-2018 la interventoría radicó la atención de observaciones a los diseños de señalización ante la SDM. Adicionalmente, en reunión realizada el 27 de julio de 2018 y mediante correo electrónico del 02 de agosto de 2018, el consultor informó que la versión actualizada de los diseños de señalización incluye los comentarios indicados. Los diseños de señalización, con los ajustes mencionados, fueron aprobados por parte de la SDM mediante oficio SM-DCV-118235-18.</p> | <ul style="list-style-type: none"> El Estudio de Tránsito indica la eliminación del movimiento Norte - Oriente en la intersección con la Calle 112, pero en los diseños de señalización y semaforización con los que cuenta esta Subdirección, no se evidencia este manejo propuesto, adicionalmente, se indica que se reorganizará un par vial entre la Calle 112 y la Calle 114, lo cual no se evidencia en el diseño de señalización. <p>Viabilizado mediante oficio N° SDM-DCV-118033-2018 (Diseño de Semaforización). Mediante oficio N° SDM-165792-2018 la interventoría radicó la atención de observaciones a los diseños de señalización ante la SDM. Adicionalmente, en reunión realizada el 27 de julio de 2018 y mediante correo electrónico del 02 de agosto de 2018, el consultor informó que la versión actualizada de los diseños de señalización incluye los comentarios indicados. Los diseños de señalización, con los ajustes mencionados, fueron aprobados por parte de la SDM mediante oficio SM-DCV-118235-18.</p> <ul style="list-style-type: none"> El Estudio de Tránsito indica la eliminación del movimiento Sur - Occidente en la intersección con la Calle 140, pero en los diseños de señalización no se presenta el manejo por las vías propuestas. <p>Viabilizado mediante oficio N° SDM-DCV-118033-2018 (Diseño de Semaforización). Mediante oficio N° SDM-165792-2018 la interventoría radicó la atención de observaciones a los diseños de señalización ante la SDM. Adicionalmente, en reunión realizada el 27 de julio de 2018 y mediante correo electrónico del 02 de agosto de 2018, el consultor informó que la versión actualizada de los diseños de señalización incluye los comentarios indicados. Los diseños de señalización, con los ajustes mencionados, fueron aprobados por parte de la SDM mediante oficio SM-DCV-118235-18.</p> <ul style="list-style-type: none"> Se debe verificar la reserva vial del proyecto, teniendo en cuenta el mantenimiento, la construcción y la señalización de las vías propuestas para la solución de los giros izquierdos eliminados del proyecto. <p>En reunión realizada el 27 de julio de 2018 y mediante correo electrónico del 02 de agosto de 2018, el consultor informó que: "Respecto a la reserva vial se debe tener en cuenta que corresponden a la zona de terreno necesaria para la construcción o ampliación de la vía y que se tiene en cuenta para realizar el proceso de afectación predial, con base en lo anterior se definió y aprobó la reserva vial del proyecto.</p> |

| | |
|---|---|
| <p>Las vías aleatorias al proyecto, planteadas en los reordenamientos viales como desvíos para giros izquierdos se les realizó análisis estructural del pavimento para contemplar su intervención en términos de pavimento y la señalización correspondiente. Estas vías se incluyen dentro de la zona de influencia de señalización."</p> <p>-- Se debe indicar el manejo en las vías locales propuestas como solución de los giros izquierdos.</p> <p>Mediante oficio N° SDM-165792-2018 la interventoría radicó la atención de observaciones a los diseños de señalización ante la SDM. Adicionalmente, en reunión realizada el 27 de julio de 2018 y mediante correo electrónico del 02 de agosto de 2018, el consultor informó que la versión actualizada de los diseños de señalización incluye los comentarios indicados. Los diseños de señalización, con los ajustes mencionados, fueron aprobados por parte de la SDM mediante oficio SM-DCV-118235-18.</p> <p>VII. De acuerdo con el Anexo Técnico Separable numeral 5.2.2., el Capítulo 3 "Tránsito" es un capítulo técnico de los pliegos de condiciones, en donde se indican especificaciones, condiciones y entregables mínimos que el consultor debe desarrollar.</p> <p>En el numeral 6 del Capítulo 3, se estableció:</p> <p>El consultor deberá considerar dentro de sus análisis la posibilidad de mejorar el ordenamiento vial sobre las vías que atraviesan el Corredor Vial de la Carrera séptima, como puede ocurrir con los siguientes casos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Generar el par vial conformado por las calles 67 (sentido oriente-occidente) y 69 (sentido occidente-oriente), de manera que la posibilidad de habilitar dicho par vial signifique el cerramiento del separador en la calle 70. 2. Generar el par vial conformado por las calles 161 (sentido occidente-oriente) y 163A (sentido oriente-occidente), eliminando entonces el semáforo de la carrera 7* por calle 162. <p>Una vez revisado el documento "Estudio de Tránsito" versión 3, se evidencia que en el numeral 11.1.2. "Reordenamientos viales contemplados en los términos de referencia", se realizó por parte del consultor el siguiente análisis:</p> <p>Para el numeral 1, se indica que no se adoptó el ordenamiento vial: "Con relación a la implementación del par vial entre la calle 67 (sentido oriente - occidente) y calle 69 (occidente - oriente) para que dicho par vial signifique el cerramiento del separador en</p> | <p>la Calle 70, este fue evaluado, no obstante no fue considerado viable, porque se requiere la apertura de separador en la Calle 70 para permitir el movimiento E-S que para la situación con proyecto se realiza a través de la redistribución de flujo en la manzana, por la eliminación del giro izquierdo actual sobre la Carrera 7."</p> <p>El documento no presenta los volúmenes vehiculares en las intersecciones de la Calle 69 y la Calle 70 ni información secundaria, tampoco se evidencian análisis técnicos que puedan justificar la decisión tomada. Es probable que por los movimientos presentes en la Calle 70, sea una alternativa para dejar la intersección como funciona actualmente, pero no se observa ninguna propuesta analizada redistribuyendo los flujos vehiculares.</p> <p>No se analiza las ventajas que puede tener el generar el par vial para la conectividad occidente - norte en la ciudad dadas las condiciones planteadas por la eliminación del movimiento occidente - norte en la intersección de la Carrera 7 X Calle 72, y que pueden darse en la Calle 69.</p> <p>Para el numeral 2, se indica que no se adoptó el ordenamiento vial: "Para el par vial de la Calle 161 y Calle 163 A, indicado en los Términos, fue evaluado en la etapa de factibilidad considerando dar la conexión del par vial con la carrera 7 mediante implementación de semáforos en la Calle 161 y Calle 163 A, con eliminación del semáforo de la Calle 162, no obstante no fue adoptada porque se creaban una intersección adicional y fases adicionales de giros izquierdos afectando la operación en la Carrera 7."</p> <p>A pesar que en el documento no se presenta una justificación técnica mediante los resultados de la modelación, en la cual se pueda verificar los niveles de servicio, las demoras y los tiempos de viaje, entre otros indicadores, comparando la alternativa adoptada y la alternativa con dos intersecciones; se puede determinar que la alternativa con una sola intersección presenta un manejo en cuatro (4) fases, pero en el caso de que se implementara el par vial con las dos intersecciones, únicamente se incrementaría una fase, ya que en la Calle 163A no se requiere fase peatonal por contar con el puente para peatones.</p> <p>Adicionalmente, el par vial propuesto de la Calle 161 y 163 A corresponde a vías que permitan la conexión occidente - oriente y oriente - occidente desde la Autopista Norte hasta la Carrera Séptima conformando circuitos de corredores de movilidad, mientras que el actual funcionamiento utiliza vías de menor jerarquía (Calle 162) conectada a una vía arterial como la Carrera Séptima a la cual debe accederse a través de vías locales.</p> |
| <p>En conclusión, para los dos anteriores puntos con la información que se tiene disponible y sin el anexo 12 - Análisis de Alternativas del proyecto - Matriz Multicriterio, el cual es mencionado en el Estudio de tránsito, no es posible determinar si el análisis efectuado por la consultoría para la no implementación de ninguno de los dos pares viales se encuentra soportada de forma adecuada.</p> <p>En reunión realizada el 27 de julio de 2018 y mediante correo electrónico del 02 de agosto de 2018, el consultor informó que: "Al respecto se confirma lo indicado que estos pares viales fueron evaluados en la etapa de pre-factibilidad, no obstante, no se consideraron viables, entre otras por las siguientes razones:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Par vial Calle 67 y Calle 69. Operación de dos intersecciones semaforizadas separadas por menos de 100 m, con una cola de no más de dos vehículos del sistema BRT por carril en el espacio entre dichas intersecciones, ocasionando un traumatismo para la operación del BRT, sobre-recorrido en el tránsito mixto por traslado del giro occidente - norte de la intersección de la AK 7 por CL 70 a la AK 7 por CL 69, incrementando demoras y tiempos perdidos en la malla vial y manejo de pasos peatonales seguros. - Par vial Calle 161 y Calle 163A. Afectación de la salida de BRT en la Estación Calle 160 al implementar intersección semaforizadas en carrera 7 por calle 161. En los sitios de cruce de la intersección de la Carrera 7 con Calle 161 y carrera 7 con calle 163A, presentan diferencias de nivel entre las dos calzadas. En el primer caso del orden de 80 cm y en el segundo caso del orden de 2 m. Lo anterior afecta el desarrollo geométrico de las dos calzadas existentes, sobre las cuales se debe mantener la rasante actual, con fin de minimizar afectación predial. <p>Ver acta realizada al respecto."</p> <p>El acta mencionada, corresponde a reunión realizada el 30 de marzo de 2017, con participación de los especialistas de tránsito del consultor y la interventoría, entre otros.</p> <p>VIII. En cuanto a la revisión de los planos, en la versión con la que cuenta la SGI, se presentan las siguientes observaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verificación de radio de giro en la conectante occidente - norte de la Calle 26 a la Carrera 10 para los buses articulados. <p>En reunión realizada el 27 de julio de 2018 y mediante correo electrónico del 02 de agosto de 2018, el consultor informó que en el Anexo 19 del Estudio de Tránsito está observación</p> | <p>se encuentra atendida y que este será enviado a la SGI mediante correo electrónico el 03 de agosto de 2018.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aclarar la operación del túnel peatonal de San Diego y el manejo peatonal en el sector. <p>Vializado mediante oficio N° SDM-DCV-118033-2018 (Diseño de Semaforización) donde se eliminó el paso peatonal a nivel.</p> <p>Disminuir la sección vial en el costado occidental de la Calle 47, eliminar un carril por seguridad vial del peatón.</p> <p>Mediante oficio N° SDM-165792-2018 la interventoría radicó la atención de observaciones a los diseños de señalización ante la SDM. Adicionalmente, en reunión realizada el 27 de julio de 2018 y mediante correo electrónico del 02 de agosto de 2018, el consultor informó que la versión actualizada de los diseños de señalización incluye los comentarios indicados. Los diseños de señalización, con los ajustes mencionados, fueron aprobados por parte de la SDM mediante oficio SM-DCV-118235-18.</p> <p>El movimiento 9(3) de la Av. Carrera 7 por Calle 53 no se permite. Se debe incluir.</p> <p>Vializado mediante oficio N° SDM-DCV-118033-2018 (Diseño de Semaforización).</p> <p>En los anteriores términos damos respuesta para ser trasladada al Honorable Concejal para dar respuesta a su Proposición 560 de 2018.</p> <p>Cordialmente,</p>  <p>Edgar Francisco Uribe Ramos Subdirector General de Infraestructura Firma mecánica generada en 10-09-2018 08:39 PM</p> <p>Aprobó: Jorge Mauricio Reyes Velandia-Dirección Técnica de Proyectos Aprobó: Rafael Eduardo Abuchaibe López-Subdirección General de Desarrollo Urbano Elaboró: Marcela Forero Ivéjia-Dirección Técnica De Proyectos</p> |

| <p>presentación de Ofertas por parte de los Precalificados y la adjudicación del Contrato. Se tiene previsto el siguiente cronograma para esta fase:</p> <ol style="list-style-type: none"> i. Inicio de la fase de selección (preparación de ofertas) ii. Cierre de la fase de selección: Presentación de propuestas por parte de los precalificados. iii. Evaluación de ofertas recibidas iv. Audiencia de adjudicación <p>De conformidad con las políticas de contratación adoptadas, derivadas del reglamento de adquisición del BID, el cronograma de estas actividades es aproximado, en la medida que su desarrollo comprende actividades cuyos tiempos no dependen del contratante, a saber:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Evaluación y No Objeción por parte de los bancos multilaterales financiadores, de prepliegos, pliegos y actas del proceso. -Recepción y respuesta a preguntas y observaciones de los interesados y participantes, cuyo volumen y requerimientos de verificación se conocen a posteriori. <p>Hecha la anterior explicación, el cronograma general y tentativo indica que la primera fase se desarrollará entre agosto de 2018 y enero de 2019, la segunda se adelantará entre esta fecha y agosto de 2019.</p> <p>c. Ejecución del proyecto. Es la etapa del Contrato de Concesión, que iniciará con la suscripción del acta de inicio del Contrato y concluirá con la terminación de la Fase de Pruebas y Puesta en Marcha. Esta etapa se encuentra compuesta por tres fases: (i) la Fase Previa, (ii) la Fase de Construcción, y (iii) la Fase de Pruebas y Puesta en Marcha.</p> <p>Respecto a los estudios, le informamos que la Estructuración Integral del proyecto fue encomendada desde 2014 a la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN) con la suscripción del convenio 1880 de 2014 suscrito inicialmente por la FDN y el IDU y cedido a la Empresa Metro en marzo de 2017. Dentro de la órbita de competencia y autonomía del Estructurador, éste consideró adecuado subcontratar tres estructuradores con las siguientes responsabilidades y alcances:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ESTRUCTURADOR TÉCNICO: Responsable de estructurar técnicamente el proyecto, elaborando los documentos técnicos previos y los soportes y apéndices técnicos requeridos, además de acompañar los procesos de las diferentes licitaciones requeridas para el proyecto, con base en el Diseño de la Transacción definido. Igualmente, el estructurador técnico desarrolló la actualización y optimización de los diseños de la PLMB (estudios y diseños de factibilidad). | <ul style="list-style-type: none"> - ESTRUCTURADOR LEGAL: Responsable de la elaboración integral de los estudios legales necesarios para la ejecución del proyecto, englobando la totalidad de los aspectos jurídicos que resulten aplicables para la materialización y ejecución del mismo, incluyendo el acompañamiento necesario en fase pre-contractual, la elaboración de todos los documentos legales necesarios para la selección de los contratistas (incluyendo la interventoría) y la celebración y perfeccionamiento de los contratos, extendiéndose hasta la consecución del cierre financiero cuando ello proceda. - ESTRUCTURADOR FINANCIERO: Responsable de realizar la estructuración financiera del modelo de negocio, participar y acompañar los procesos de contratación que tendrán como objeto seleccionar al contratista o contratistas responsables de la construcción, operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro para Bogotá – PLMB y su interventoría. <p>Por el conocimiento particular de cada especialidad de cada uno de los 3 componentes, la FDN tomó la decisión de separar la contratación, porque de esta manera se da mayor independencia a cada uno de los consultores y mayor control de la FDN sobre el proceso de toma de decisiones.</p> <p>De acuerdo con lo anterior, la FDN adelantó los procesos de selección de las firmas especializadas para cada uno de los 3 componentes, concluyendo así:</p> <ul style="list-style-type: none"> - El 3 de febrero de 2017, la FDN y el CONSORCIO METRO BOG (SYSTRA - Ingetec) suscribieron el contrato cuyo objeto es la "ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA DEL TRAMO 1 DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE BOGOTÁ". - El 28 de junio de 2017, la FDN y el CONSORCIO GARRIGUES – D&O suscribieron el contrato para realizar la "ESTRUCTURACIÓN LEGAL DEL PROYECTO PARA LA CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA PRIMERA LINEA DEL METRO PARA BOGOTÁ - PLMB". - El 11 de agosto de 2017, la FDN y la UT KPMG – STRUCTURE suscribieron el contrato para realizar la "ESTRUCTURACIÓN FINANCIERA DEL PROYECTO PARA LA CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA PRIMERA LINEA DEL METRO PARA BOGOTÁ - PLMB". <p>A continuación, se envían los links donde pueden ser consultados los contratos que ha suscrito la FDN en el marco de la estructuración integral:</p> <p>Estructuración técnica: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=17-4-6186926</p> <p>Interventoría a la estructuración técnica: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=17-4-6591246</p> <p>Estructuración Financiera: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=17-4-6942380</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|-------------------------------|--|-------------------------------|---------------------|------------------------------|----|----|--|------------------------|----|----|--|------------------------------------|----|----|--|-----------------------------------|----|----|--|------------------------------------|----|----|--|----------------|----|----|--|---|----|----|--|
| <p>Estructuración Legal: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=17-4-6768258</p> <p>Adicionalmente, se han suscrito los siguientes contratos que apoyan el proyecto de la PLMB:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La estructuración financiera es apoyada mediante el contrato Interadministrativo 7.002-2017 celebrado entre el Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP) y la FDN, cuyo objeto es la "Elaboración de la estructuración financiera del proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá – PLMB, así como el análisis y evaluación de alternativas que permitan determinar la forma específica en que la Nación participará en la cofinanciación de dicho Proyecto". 2. El proyecto contó con el apoyo de la Unión Temporal Deloitte - Duran&Osorio, en el marco del contrato de consultoría "Apoyo a la estructuración del esquema Institucional del Metro de Bogotá" suscrito entre el Banco Interamericano de Desarrollo-BID y el Departamento Nacional de Planeación-DNP. 3. La estructuración técnica cuenta con el apoyo del Ministerio de Transporte, el cual contrató a Metro de Santiago como asistente técnico del proyecto. <p>1.2 Estudios del Metro</p> <p>1.3 Sírvase informar ¿Existen estudios de factibilidad de la primera línea del metro de Bogotá? En caso de existir, enviar una copia.</p> <p>Respuesta: Como se explicó en el numeral anterior, la Estructuración Integral del proyecto es realizada por la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN). En el marco del convenio, en el año 2016, la Financiera de Desarrollo Nacional contrató a la firma SYSTRA mediante Contrato 02 de 2016, cuyo objeto era: "(...) la elaboración de un estudio que compare alternativas de ejecución por tramos y tipologías de la Primera Línea de Metro para la ciudad de Bogotá - PLMB, identificando y cuantificando ahorros que optimicen el beneficio, teniendo en cuenta la disponibilidad presupuestal para la inversión y los costos de operación durante el ciclo de vida del proyecto", de conformidad con los términos contenidos en el anexo I de los Términos de Referencia".</p> <p>La firma SYSTRA en el entregable 9 "Estudio comparativo de alternativas de ejecución por tramos y tipologías de la primera línea de metro para la ciudad de Bogotá (PLMB), con identificación y cuantificación de ahorros que optimicen el beneficio", PLMB-SYS-DOC-TOJ-0900-08 del 22 de noviembre de 2016, precisó cuáles serían tanto las alternativas de trazado como de tipología de infraestructura, para compararla con la alternativa base o proyecto de PLMB inicial. Específicamente, se adelantó un análisis multicriterio de comparación de trazados y de diferentes configuraciones de infraestructura, metodología que fue consensuada y presentada a la Nación y del cual se optó por la alternativa a implementar.</p> | <p>Los resultados de esta etapa de estudios pueden ser consultados en el siguiente link: http://metrodebogota.gov.co/estudios</p> <p>1.4 Comuníquese ¿Existen estudios de factibilidad de la primera línea del metro de Bogotá? En caso de existir, enviar una copia.</p> <p>Respuesta: Como se explicó en el numeral anterior, la Estructuración Integral del proyecto es realizada por la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN). En el marco del convenio, en el año 2017, la Financiera de Desarrollo Nacional suscribió el contrato 02 de 2017 con el Consorcio MetroBog para la ejecución de la estructuración técnica mediante la cual se desarrolló la actualización y optimización de los diseños de la PLMB (estudios y diseños de factibilidad).</p> <p>La información del contrato 02 de 2017 puede ser consultada en la página del SECOP en el siguiente link: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=17-4-6186926</p> <p>Respecto a los productos de esta etapa de los estudios, se indica el link en el cual se puede acceder a cada uno de los que ha sido incluido en el cuarto de datos:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Producto</th> <th>Entregado</th> <th>Aprobado por la Interventoría</th> <th>Link de publicación</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. Levantamiento Topográfico</td> <td>SI</td> <td>SI</td> <td>http://www.metrodebogota.gov.co/?q=transparencia/contratacion/la-licitacion Pestaña "Cuatro de Datos"</td> </tr> <tr> <td>2. Estudio de Tránsito</td> <td>SI</td> <td>SI</td> <td>http://www.metrodebogota.gov.co/?q=transparencia/contratacion/la-licitacion Pestaña "Cuatro de Datos"</td> </tr> <tr> <td>3. Estudio Geotécnico y pavimentos</td> <td>SI</td> <td>SI</td> <td>http://www.metrodebogota.gov.co/?q=transparencia/contratacion/la-licitacion Pestaña "Cuatro de Datos"</td> </tr> <tr> <td>4. Diseño geométrico sistema vial</td> <td>SI</td> <td>SI</td> <td>http://www.metrodebogota.gov.co/?q=transparencia/contratacion/la-licitacion Pestaña "Cuatro de Datos"</td> </tr> <tr> <td>5. Diseño geométrico sistema metro</td> <td>SI</td> <td>SI</td> <td>http://www.metrodebogota.gov.co/?q=transparencia/contratacion/la-licitacion Pestaña "Cuatro de Datos"</td> </tr> <tr> <td>6. Estructuras</td> <td>SI</td> <td>SI</td> <td>http://www.metrodebogota.gov.co/?q=transparencia/contratacion/la-licitacion Pestaña "Cuatro de Datos"</td> </tr> <tr> <td>7. Proyecto Estaciones: Arquitectura e Instalaciones.</td> <td>SI</td> <td>SI</td> <td>http://www.metrodebogota.gov.co/?q=transparencia/contratacion/la-licitacion Pestaña "Cuatro de Datos"</td> </tr> </tbody> </table> | Producto | Entregado | Aprobado por la Interventoría | Link de publicación | 1. Levantamiento Topográfico | SI | SI | http://www.metrodebogota.gov.co/?q=transparencia/contratacion/la-licitacion Pestaña "Cuatro de Datos" | 2. Estudio de Tránsito | SI | SI | http://www.metrodebogota.gov.co/?q=transparencia/contratacion/la-licitacion Pestaña "Cuatro de Datos" | 3. Estudio Geotécnico y pavimentos | SI | SI | http://www.metrodebogota.gov.co/?q=transparencia/contratacion/la-licitacion Pestaña "Cuatro de Datos" | 4. Diseño geométrico sistema vial | SI | SI | http://www.metrodebogota.gov.co/?q=transparencia/contratacion/la-licitacion Pestaña "Cuatro de Datos" | 5. Diseño geométrico sistema metro | SI | SI | http://www.metrodebogota.gov.co/?q=transparencia/contratacion/la-licitacion Pestaña "Cuatro de Datos" | 6. Estructuras | SI | SI | http://www.metrodebogota.gov.co/?q=transparencia/contratacion/la-licitacion Pestaña "Cuatro de Datos" | 7. Proyecto Estaciones: Arquitectura e Instalaciones. | SI | SI | http://www.metrodebogota.gov.co/?q=transparencia/contratacion/la-licitacion Pestaña "Cuatro de Datos" |
| Producto | Entregado | Aprobado por la Interventoría | Link de publicación | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. Levantamiento Topográfico | SI | SI | http://www.metrodebogota.gov.co/?q=transparencia/contratacion/la-licitacion Pestaña "Cuatro de Datos" | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2. Estudio de Tránsito | SI | SI | http://www.metrodebogota.gov.co/?q=transparencia/contratacion/la-licitacion Pestaña "Cuatro de Datos" | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3. Estudio Geotécnico y pavimentos | SI | SI | http://www.metrodebogota.gov.co/?q=transparencia/contratacion/la-licitacion Pestaña "Cuatro de Datos" | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4. Diseño geométrico sistema vial | SI | SI | http://www.metrodebogota.gov.co/?q=transparencia/contratacion/la-licitacion Pestaña "Cuatro de Datos" | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5. Diseño geométrico sistema metro | SI | SI | http://www.metrodebogota.gov.co/?q=transparencia/contratacion/la-licitacion Pestaña "Cuatro de Datos" | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6. Estructuras | SI | SI | http://www.metrodebogota.gov.co/?q=transparencia/contratacion/la-licitacion Pestaña "Cuatro de Datos" | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7. Proyecto Estaciones: Arquitectura e Instalaciones. | SI | SI | http://www.metrodebogota.gov.co/?q=transparencia/contratacion/la-licitacion Pestaña "Cuatro de Datos" | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Producto | Entregado | Aprobado por la Interventoría | Link de publicación |
|--|-----------|-------------------------------|--|
| 8. Superestructura de vías férreas | SI | SI | http://www.metrodebogota.gov.co/transparencia/contratacion/licitacion Pestaña "Cuarto de Datos" |
| 9. Puesto central de control | SI | SI | http://www.metrodebogota.gov.co/transparencia/contratacion/licitacion Pestaña "Cuarto de Datos" |
| 10. Proyecto de sistema de alimentación eléctrica | SI | SI | http://www.metrodebogota.gov.co/transparencia/contratacion/licitacion Pestaña "Cuarto de Datos" |
| 11. Sistema de señalización y control de trenes | SI | SI | http://www.metrodebogota.gov.co/transparencia/contratacion/licitacion Pestaña "Cuarto de Datos" |
| 12. Sistema de puertas de andén | SI | SI | http://www.metrodebogota.gov.co/transparencia/contratacion/licitacion Pestaña "Cuarto de Datos" |
| 13. Sistema de comunicaciones | SI | SI | http://www.metrodebogota.gov.co/transparencia/contratacion/licitacion Pestaña "Cuarto de Datos" |
| 14. Talleres y peños | SI | SI | En revisión por EMB |
| 15. Gestión RAMS (Reliability, Availability, Maintainability and Safety) | SI | SI | http://www.metrodebogota.gov.co/transparencia/contratacion/licitacion Pestaña "Cuarto de Datos" |
| 16. Material rodante | SI | SI | http://www.metrodebogota.gov.co/transparencia/contratacion/licitacion Pestaña "Cuarto de Datos" |
| 17. Interferencia con redes de servicios (secos y húmedas) | SI | SI | http://www.metrodebogota.gov.co/transparencia/contratacion/licitacion Pestaña "Cuarto de Datos" |
| 18. Urbanismo y paisajismo | SI | SI | http://www.metrodebogota.gov.co/transparencia/contratacion/licitacion Pestaña "Cuarto de Datos" |
| 19. Estudio Ambiental | SI | SI | http://www.metrodebogota.gov.co/transparencia/contratacion/licitacion Pestaña "Cuarto de Datos" |
| 20. Estudio Social | SI | SI | http://www.metrodebogota.gov.co/transparencia/contratacion/licitacion Pestaña "Cuarto de Datos" |
| 21. Costos de Inversión (CAPEX)* | SI | En revisión | Documento Reservado según lo establecido en el numeral 4 del artículo 2.2.1.1.2.1.1 del Decreto 1082 de 2015 |
| 22 y Programación de Obra y Flujo de Inversiones* | SI | En revisión | Documento Reservado según lo establecido en el numeral 4 del artículo 2.2.1.1.2.1.1 del Decreto 1082 de 2015 |

| Producto | Entregado | Aprobado por la Interventoría | Link de publicación |
|---|-----------|-------------------------------|--|
| 23. Estimación de costos de operación y mantenimiento (OPEX)* | SI | SI | Documento Reservado según lo establecido en el numeral 4 del artículo 2.2.1.1.2.1.1 del Decreto 1082 de 2015 |

*Estos tres documentos conjuntamente son insumos para la elaboración del modelo financiero del proyecto

1.4.1 Sírvase informar si actualmente se ejecuta un contrato con empresas privadas para los estudios de factibilidad de la primera línea del Metro, en caso de ser así sírvase desglosar la información así:

Favor incluir la contratación derivada y desagregar la información así:

| No. Contrato/ Convenio/ Fecha | Contratista | Identificación contratista | Objeto | Valor | Plazo | Adiciones | Tipo Contrato | Perfil/ Requisitos/ Condiciones/ Términos/ Especificaciones | Existe Anexo Técnico? Si/No | Estado/ Fecha de Acta de Inspección |
|-------------------------------|-------------|----------------------------|--------|-------|-------|-----------|---------------|---|-----------------------------|-------------------------------------|
| | | | | | | | | | | |

Y además, sírvase enviar una copia del expediente contractual.

Respuesta: La respuesta a este punto se presentó en el numeral 1.3

La información del contrato 02 de 2016 puede ser consultada en la página del SECOPI en el siguiente link:

<http://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=36-4-4934689>

1.5 Aprobación de vigencias Futuras

1.5.1 La Administración Distrital informa en septiembre de 2017, que cuenta con los estudios de factibilidad para el primer tramo de la línea de Metro de Bogotá y solicita la aprobación de las vigencias futuras Ordinarias ante el Concejo de Bogotá. Pero el pasado 30 de mayo de 2018 la Financiera de Desarrollo Nacional hace pública una prórroga al contrato firmado en el mes de febrero por el cual se contratan los estudios de factibilidad entre la Empresa Metro y el consorcio Engitech. Es decir, los estudios de factibilidad estarían listos para mayo de 2019. Sírvase enviar copia de los estudios de factibilidad enviados al Concejo para la aprobación de las vigencias futuras aprobadas. La pregunta se hace, teniendo en cuenta que el proyecto cuenta con dineros de la Nación establecidos en el Compes 3900.

Respuesta: Conforme a lo dispuesto por el artículo 12 de la Ley 819 de 2003 las Vigencias futuras ordinarias de las entidades territoriales son autorizadas por la asamblea o concejo respectivo, a iniciativa del gobierno local, previa aprobación por el CONFIS territorial o el órgano que haga sus veces.

En este artículo también se indican los requisitos que la entidad territorial debe cumplir a efectos de obtener la autorización mencionada de la siguiente manera:

"(...) Se podrá autorizar la asunción de obligaciones que afecten presupuestos de vigencias futuras cuando su ejecución se inicie con presupuesto de la vigencia en curso y el objeto del compromiso se llene a cabo en cada una de ellas siempre y cuando se cumpla que:

a) La monto máxima de vigencias futuras, el plazo y las condiciones de las mismas consulte las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo de que trata el artículo 1o de esta ley;

b) Como mínimo, de las vigencias futuras que se soliciten se deberá contar con apropiación del quince por ciento (15%) en la vigencia fiscal en la que estas sean autorizadas;

c) Cuando se trate de proyectos que conlleven inversión nacional deberá obtenerse el concepto previo y favorable del Departamento Nacional de Planeación.

La corporación de elección popular se abstendrá de otorgar la autorización si los proyectos objeto de la vigencia futura no están consignados en el Plan de Desarrollo respectivo y si sumados todos los compromisos que se pretendan adquirir por esta modalidad y sus costos futuros de mantenimiento y/o administración, se excede su capacidad de endeudamiento.

La autorización por parte del Confis para comprometer presupuesto con cargo a vigencias futuras no podrá superar el respectivo período de gobierno. Se exceptúan los proyectos de gastos de inversión en aquellos casos en que el Consejo de Gobierno previamente los declare de importancia estratégica.

En las entidades territoriales, queda prohibida la aprobación de cualquier vigencia futura, en el último año de gobierno del respectivo alcalde o gobernador, excepto la celebración de operaciones conexas de crédito público". (Subrayas fuera de texto).

Conforme a lo anterior, dentro de los requisitos establecidos en la citada norma, para que el Concejo de Bogotá imparta su autorización para la asunción de compromisos con cargo a vigencias futuras ordinarias por parte de las Entidades Territoriales, no se contempla la obligación de "revisar los estudios y diseños del proyecto como requisito para aprobar los recursos para la obra."

A la luz de la anterior disposición, el Concejo de Bogotá, mediante Acuerdo Distrital No. 691 de 2 de noviembre de 2017 autorizó a Bogotá D.C., para que a través de la Secretaría Distrital de Hacienda asuma obligaciones para garantizar el aporte del Distrito Capital a la Cofinanciación del Sistema Integrado de Transporte Masivo para Bogotá – Primera Línea del Metro- Tramo 1, con cargo a vigencias futuras ordinarias del periodo 2018-2041.

Por otra parte, independientemente de las funciones que de acuerdo con la ley le corresponden al Concejo Distrital, los requisitos para autorizar a la Empresa Metro a comprometer recursos de su presupuesto (incluyendo el de vigencias fiscales futuras) para la contratación de la PLMB, son los establecidos en el Decreto 195 de 2007 "Por el cual se reglamenta y se establecen directrices y controles en el proceso presupuestal de las Entidades Descentralizadas y Empresas Sociales del Estado". Este decreto regula los procesos presupuestales de las Sociedades por Acciones Públicas del orden Distrital sujetas al régimen de Empresas, Industriales y Comerciales del Distrito – EICD, como lo es la Empresa Metro de Bogotá – EMB.

Dentro de dicho decreto, los artículos 37 y 38 establecen que la autoridad competente para autorizar a la asunción de obligaciones que afecten presupuestos de vigencias futuras es el Concejo Distrital de Política Económica y Fiscal – CONFIS Distrital.

Sin embargo y con el fin de informar respecto al proceso de evolución de los estudios y diseños de factibilidad del proyecto, consideramos útil la siguiente explicación:

- La FDN en el mes de septiembre de 2017, entregó un Informe en el que expresa que, con el nivel de avance de los estudios realizados para el proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá, por el Consorcio Metro Bog (SYSTRA – Ingotec) entre marzo y agosto de 2017, bajo la vigilancia de la Interventoría a cargo del Consorcio Metro (SENER – Integral), se podía establecer la factibilidad del proyecto.

- Esta información que se deriva de los estudios y diseños de factibilidad, consolidada en el informe presentado por la FDN a la Empresa Metro de Bogotá y al Gobierno Nacional, fue revisada por los equipos técnicos del Ministerio de Transporte, DNP y Ministerio de Hacienda, antes de proceder con la Declaratoria de Importancia Estratégica del Tramo 1 de la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB- Tramo 1) y la aprobación del CONFIS de Vigencias futuras; que permitió finalmente la firma del Convenio de Cofinanciación.

- Durante los meses siguientes, el Consorcio MetroBog a cargo de los diseños, continuó completando con mayor detalle los planos y las especificaciones técnicas de los diseños, y en diciembre de 2017 entregó la totalidad de los 23 productos que hacen parte de dichos estudios y diseños. La entrega de estos estudios en esta fecha, en ningún momento alteró lo contenido en el Informe de septiembre de 2017 ni el valor total de la inversión.

- A partir de enero de 2018 se han realizado revisiones por parte de la FDN y de sus consultores. Esta actividad de revisión y ajustes es completamente normal en cualquier proceso de diseño de un proyecto de infraestructura. Sería preocupante que con la primera entrega hubieran sido recibidos a satisfacción los productos de la consultoría.

* Modificado por el Decreto 280 de 2018

Luego de estas múltiples revisiones y de haber pasado por varias versiones, el pasado 10 de agosto de 2018, la FDN entregó la versión final de los 23 componentes del diseño, a la Empresa Metro de Bogotá.

Esta versión de los estudios y diseños, ya aprobados por la interventoría y aceptados por la Empresa Metro de Bogotá, se comenzó a publicar partir del pasado 24 de agosto de 2018, en el cuarto de datos, como referente para el proceso de selección iniciado por esta Empresa para la PLM8 Tramo 1.

Para mayor información consulte:
<http://www.metrodebogota.gov.co/?q=transparencia/contratacion/licitacion>, pestaña "Cuarto de Datos".

Cordial Saludo,


Andrés Escobar Lube
 Gerente General

Aprobó: Jorge Mario Tolón, Gerente Técnico
 Gloria Cristina Orozco Gil, Gerente Administrativa y Financiera
 Sandra Gracia, Profesional Gerencia de Comunicaciones y Ciudadanía

Compiló: Fabian A. Gómez D., Profesional Gerencia Administrativa y Financiera
 Preguntas 1.1.1, 1.4, 1.4.1, 1.5: Paula Jimena Yinoaco, Profesional Gerencia Técnica

| | |
|----------------------------|--|
| Temas | <ul style="list-style-type: none"> Hacer efectivo el comité técnico de la resolución 4870. Se buscó establecer mesas de trabajo entre Neodón, Distrito y Departamento para el desarrollo del proyecto Regiotram. Se discutió necesidad de mayor coordinación de actores en los siguientes temas: aspectos físicos (obra), operacionales, institucionales, Dorado 2 y Conexión con Dorado 1 y Metro. Proyecto Dorado 2 debía tratarse en una mesa de trabajo independiente Activar el Comité Técnico mencionado en la resolución 4870 Se harían reuniones mensuales de seguimiento con el Secretario de Movilidad, Viceministros, ANI y Gobernación Se harían mesas semanales con los equipos técnicos sobre: Dorado 2, físico Regiotram / tránsito y PMT (metro y Dorado 1), operacional, Institucional La UMUS sería la encargada de coordinar las reuniones La primera mesa mensual sería antes de finalizar el 2017 La meta del proyecto Regiotram sería finalizar factibilidad a mediados de 2018 |
| Compromisos | <ul style="list-style-type: none"> La UMUS debía citar a la primera mesa del Comité Técnico y a la primera mensual de seguimiento La SDM debía trabajar tema Institucional con TMSA y la Empresa Metro de Bogotá |
| Reunión 11-Dic-2017 | <p>Asistentes: Secretaría Distrital de Movilidad, Instituto de Desarrollo Urbano, Secretaría Distrital de Planeación, UMUS, Gobernación de Cundinamarca, Empresa Férrea Regional y ANI. Lugar: Ministerio de Transporte</p> |
| Temas | <ul style="list-style-type: none"> Esta fue la primera mesa del Comité técnico de acuerdo a la reunión pasada. Se hicieron definiciones para los cruces entre el Regiotram y los proyectos de Bogotá de la siguiente forma: Av. 68: Paso a desnivel del Regiotram Cra 87: ANI diseñarla intersección, vía a desnivel y Regiotram a nivel, IDU informa que paso de la vía lo tiene a nivel. Cra 60: Coordinar tema semaforico. La ANI debía revisar si información del cruce está actualizada pues la SDM menciona que los cruces son antiguos. Av Ciudad de Cali: A desnivel la Avenida y a nivel el Regiotram. Se deben revisar cronogramas y tema de paso regularizado mientras la ciudad eleva la Call y el Regiotram ya está en operación ALQ: IDU está en diseños, se debe definir cronograma. Lo más probable es que factibilidad diga que la ALQ debe elevarse. Carrera 129: no hay conflicto. <p>En cuanto a la conexión con el proyecto Metro:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ramal en vía sencilla en el camé central (barrio Santafé) En Cra. 17 vía del Regiotram es doble ANI envió información de diseño técnico de la conexión a SDM ANI deberá hacer PMT estratégico de la conexión para que SDM revise y autorice si es el caso. <p>En cuanto a la conexión con el Dorado 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> Regiotram prefiere que sea por la Carrera 116. Revisar Avenida Versailles, Calle 26 y cruces con la propuesta. Proyecto en marcha del IDU en la Carrera 100, para entregar a mediados del próximo año. Necesario para el avance de la obra por la Carrera 100. ANI envió a SDM propuesta de la Cra 116 ANI debería hacer estudio de impacto de tráfico para la alternativa IDU debe revisar qué proyectos tiene en Cra 116 |
| Compromisos | <ul style="list-style-type: none"> SDM enviará a ANI alcances de estudio de tránsito y de PMT estratégico (fase factibilidad) para zonas clave (cruces, conexiones metro y dorado) |

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
 SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Secretaría de Gobierno Distrital
 R No. 2018-421-041367-2
 2018-10-03 07:34 - Fase 3 Aprobado
 Desde: DIRECCIÓN DE RELACIONES P
 Rem: SECRETARÍA DISTRITAL DE M

SDM-2018055-2018
 Bogotá, D.C., 2 de octubre de 2018

Doctor
MIGUEL URIBE TURBAY
 Secretario Distrital de Gobierno
 Calle 11 No. 8-17
 Ciudad

Asunto: Respuesta Proposición 009 de 2018

Atendiendo su solicitud, se procede a dar respuesta en los siguientes términos:

4.1 Atendiendo a la puesta en marcha del Tren de Cercanías entre Bogotá y Cundinamarca, ¿la administración distrital ha tenido en cuenta el trazado y el funcionamiento del mismo en la estructuración de los proyectos de transporte masivo que se adelantan? Sírvase enviar los soportes de la coordinación de la estructuración de los proyectos con el Regiotram.

Bogotá Distrito Capital suscribió el convenio interadministrativo NO. 002-2017 de Colaboración y Cooperación entre Bogotá D.C., el Departamento de Cundinamarca y La Empresa Férrea Regional S.A.S. Dentro de dicho convenio, la Secretaría Distrital de Movilidad ha participado en varias mesas técnicas, en las que también ha participado la Agencia Nacional de Infraestructura ANI, el Ministerio de Transporte, el Instituto de Desarrollo Urbano y la Secretaría Distrital de Planeación. En estas mesas se ha intercambiado información y conceptos técnicos a fin de buscar una armonización en la planeación del proyecto Regiotram de Occidente y las diferentes obras que está ejecutando y planeando el Distrito.

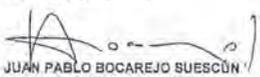
Adicionalmente, la Secretaría Distrital de Movilidad está en proceso de construcción y firma de un Convenio con la Gobernación de Cundinamarca que tiene por objeto aunar esfuerzos entre las partes mediante los mecanismos necesarios para coordinar, planificar, organizar y vigilar en forma coordinada el proyecto denominado "Regiotram de Occidente" y su relación con los diferentes que los detalles de operación, tarifas, integración componentes del Sistema Integrado de Transporte Público -SITP de Bogotá D.C.

A continuación, se listó el histórico de mesas técnicas en las que la Secretaría Distrital de Movilidad ha participado y en las que se ha tratado temas referentes al Regiotram de Occidente desde noviembre de 2017.

| | |
|----------------------------|---|
| Reunión 3-Nov-2017 | Asistentes: Secretario Distrital de Movilidad, Viceministro de Transporte, Gerente de Trasmilenio, Gobernación de Cundinamarca, ANI Lugar: Secretaría Distrital de Movilidad |
| Temas | <ul style="list-style-type: none"> Definición de resolución para la autoridad de transporte del proyecto Regiotram de Occidente. Se decidió que los detalles de operación, tarifas, integración con el SITP de Bogotá y aspectos de coordinación Departamento-Distrito se detallarían en futuro. Convenio de Operación. |
| Compromisos | <ul style="list-style-type: none"> Publicar Resolución 0004970 de noviembre de 2017 Trabajar en conjunto en la definición del convenio de operación y otros necesarios |
| Reunión 28-Nov-2017 | Asistentes: Secretario Distrital de Movilidad, Viceministro de Transporte, Asesor Secretario de Movilidad, Representantes de la UMUS y ANI Lugar: Ministerio de Transporte |

PA01-PR01-MD01 V.2.0

| | |
|----------------------------|---|
| Temas | <ul style="list-style-type: none"> En reunión del 19 de diciembre se presentarán cronogramas tanto de IDU como de Regiotram Se informa que la autoridad de transporte del proyecto es la Gobernación según resolución emitida por MT ANI enviará borrador de convenio de operación para revisión de SDM y Bogotá en general La UMUS coordinaría las actas de las reuniones y las enviaría para revisión y aprobación de todos los participantes |
| Reunión 19-Dic-2017 | Asistentes: Secretaría Distrital de Movilidad, Instituto de Desarrollo Urbano, Secretaría de Planeación, UMUS, Gobernación de Cundinamarca, Empresa Férrea Regional, Coordinadora de Proyectos Estratégicos de Presidencia y ANI. Lugar: Ministerio de Transporte |
| Temas | <p>Seguimiento a compromisos:</p> <ul style="list-style-type: none"> La SDM envía a la ANI los documentos de alcance de estudios de tránsito y PMT's en fase de factibilidad. La SDM presenta el cronograma de estudios, obras y operación de los proyectos del Distrito. La ANI presenta el cronograma del proyecto Regiotram. La SDM solicita las actas de las reuniones pasadas. Sin embargo, no se envían. La ANI envía propuesta de diseño de accesos en factibilidad en formato pdf no editable. La Gobernación dice que borrador de convenio de operación no está listo <p>Cronograma Regiotram:</p> <ul style="list-style-type: none"> 2018 - Estructuración - Licitación (junio) 2019 - Preconstrucción - Licencias, predios y estudios Fase III 2020 - Construcción 2021 Construcción (tiempo límite para tener obras de Bogotá listas, de no ser así se debería garantizar que ANI pueda terminar su construcción) 2022 - Construcción 2023- Entrada en operación <ul style="list-style-type: none"> SDM e IDU presentan cronogramas de proyectos troncales SDM expone que carrera 100 no es viable para conexión Dorado dado el ancho de la vía y que para evaluar opción carrera 118 se necesitan más estudios y documentos en formato editable para mejor análisis. La ANI dice que cuenta con los estudios y que serán presentados en la próxima reunión. También pide que oficialmente SDM diga que da aval a la opción de la carrera 118, incluyendo el cruce elevado en la calle 26. La ANI dice que no puede dar aval a carrera 100 para el IDU, hasta no tener aval de opción de carrera 116 para conexión Dorado. SDP informa que avalú tema predial de la estación de Regiotram - Metro. Los predios son del IDU. |
| Compromisos | <ul style="list-style-type: none"> ANI enviará información editable de conexiones (Dorado y Metro) a SDM, IDU y SDP para análisis. También coordinaría con el consultor una presentación de los detalles de operación y aspectos técnicos de la propuesta, dadas las dudas expresadas por el Distrito. La UMUS enviaría las actas de las reuniones. |
| Reunión 21-Dic-2017 | Asistentes: Secretario Distrital de Movilidad, Viceministro de Transporte, UMUS, Presidencia y ANI. Lugar: Ministerio de Transporte |
| Temas | <p>Seguimiento a compromisos:</p> <ul style="list-style-type: none"> La ANI no envió los documentos en formato editable ni los estudios complementarios. La UMUS no envió las actas. Se vuelve a mencionar la importancia de esto en la reunión. |

| | |
|--|---|
| <p>Se discutió el avance del proyecto. El MT hizo una presentación/resumen de las mesas técnicas realizadas anteriormente.</p> <p>Otros temas:</p> <ul style="list-style-type: none"> El Secretario de Movilidad menciona que el Distrito puede dar aval a Carrera 116 mientras se presente la justificación desde el punto de vista férreo de las curvas cerradas y el paso elevado en la Calle 26. Solicitó una reunión con el experto férreo. Se menciona la importancia de clarificar a DNP a estas reuniones. La ANI, en conjunto con el MT, mencionan por primera vez la necesidad de contar con la cartografía actualizada del barrio Santafé para detallar las alternativas de conexión del Regiotram con el Metro de Bogotá. El Distrito se compromete a investigar el estado de la cartografía con la SDP y la pertinencia de las conexiones propuestas, así como de la estación. Esto también con TMSA y Metro. El Distrito solicita analizar al menos 3 alternativas de conexión del Regiotram en el centro, teniendo en cuenta las condiciones de tráfico y urbanas. Se discute que en caso de que la Avenida Ciudad de Cali no esté elevada en el momento en el que el Regiotram entre operación, el proyecto Regiotram asumiría el costo de la Intersección regularizada que se aprueba por el Distrito. El Secretario menciona la importancia de las estaciones y de los movimientos peatonales. Pide analizar los casos en los que es necesario realizar microsimulaciones de tráfico de vehículos y peatones. Se discute sobre el arreglo institucional más probable en el Distrito dada la operación de TM y del metro, como dos entes gestores. También menciona la consultoría de tarifas con FDN y la importancia de los insumos del proyecto Regiotram. <p>Compromisos</p> <ul style="list-style-type: none"> La ANI debe coordinar una reunión con los expertos férreos. El Distrito debe conseguir información cartográfica y aval de los aspectos urbanos de la conexión en el centro. El Distrito debe enviar las rutas de buses en el centro. En la próxima mesa técnica se debe discutir el cronograma del proyecto. La ANI debe enviar borrador de convenio de operación. <p>Reunión 2-Mar-2018 Asistentes: ANI, Secretaría Distrital de Movilidad, Instituto de Desarrollo Urbano, Secretaría Distrital de Planeación</p> <p>Temas:</p> <ul style="list-style-type: none"> Presentación de propuesta de acceso al aeropuerto el Dorado 1 y posible conexión con el Dorado 2 mediante el sistema Regiotram. Discusión de ampliaciones de infraestructura por acceso del registran bordeando del polígono de la pista sur del aeropuerto y por el separador de la calle 28, al igual que algunas zonas de reserva en el trazado. Se presentaron datos de algunos conteos y mediciones de tráfico realizadas en el área del trazado de acceso de Regiotram al Dorado 1. Presentaciones trazado de acceso de Registran al Centro de Bogotá y posible conexión con el Metro. <p>Compromisos</p> <ul style="list-style-type: none"> No se registraron compromisos diferentes a los adquiridos en reuniones anteriores. <p>3-Abril-2018 Asistentes: Secretaría Distrital de Movilidad, Alcaldía de Bogotá, Transmilenio, Empresa Férrea Regional. Lugar: Alcaldía de Bogotá</p> <p>Temas:</p> <ul style="list-style-type: none"> Se discutió si hay integración de Registran con Transmilenio y troncales a nivel de infraestructura. Se habló del compromiso de entregar la factibilidad de las troncales alimentadoras del metro. Se habló de la necesidad de hacer una reunión con el IDU y volver a revisar cronogramas. Se discutió sobre el estado de avance de diseños y consultorías de nuevas troncales de TM y extensiones de las existentes que se intersectan con Regiotram. | <ul style="list-style-type: none"> Se insistió sobre importancia de reunión con IDU y Transmilenio y se sugiere convocar a Yaneth Mantilla. Se dijo que ya ha habido reuniones de trabajo pero que no se ha tratado específicamente el tema de la integración de Regiotram con Transmilenio. Se preguntó si ya se había enviado una nueva propuesta de Convenio Operacional por parte de la Empresa Férrea. Se discutió la posibilidad de que el sistema de recaudo de m Regiotram pueda entrar en el esquema institucional y de recaudo que incluye al metro. Se discutió sobre la falta de reglamentación nacional para trenes ligeros. Se propone realizar una mesa permanente para temas Regiotram y Soacha Fase 2 y 3. <p>Compromisos</p> <ul style="list-style-type: none"> Convocar reunión con IDU y Transmilenio Continuar trabajo en propuesta de Convenio operacional y otros compromisos de reuniones anteriores <p>Reunión 3-Mayo-2018 Asistentes: gobernación, alcaldía de Bogotá, ANI, Empresa Férrea Regional</p> <p>Temas:</p> <ul style="list-style-type: none"> Se discutió tema de subsidios a pasajeros. Se propone que el Regiotram asuma subsidio de pasajero que para aquellos pasajeros que viene de la sabana y se transfieren al Metro o SITP el Regiotram asuma el subsidio en un sentido mientras que Bogotá lo asuma en el otro. Se sugiere a Regiotram usar datos del modelo del estudio realizado pro DNP para temas de tarifa y demanda y compararlo con el modelo que se tiene para Metro y lo demás. Se habla del tema institucional que aún no está resuelto al igual que un acuerdo macro o protocolo de funcionamiento para dos autoridades de transporte diferentes. Se habló del sistema de recaudo y de compartir con Regiotram lo que está haciendo para el Metro las futuras troncales de Transmilenio. Importante hacer reunión para este tema de recaudo con Metro y TM. Se mencionó la necesidad de que el POT reglamente subsistema férreo. Se discutió el tema de la falta de seguridad que debe existir alrededor de líneas férreas. <p>31-May-2018 Asistentes: Secretaría Distrital de Movilidad, Transmilenio, Metro, Empresa Férrea Regional, Alcaldía Bogotá, Secretaría Distrital de Hacienda</p> <p>Temas:</p> <p>Como resultado de la anterior reunión se convocó a las diferentes entidades para hablar de los temas, información y posibilidades de recaudo interoperable SITP, Metro y Regiotram</p> <p>Compromisos</p> <ul style="list-style-type: none"> No se registraron nuevos compromisos diferentes al avance en los ya adquiridos en reuniones anteriores <p>6-Junio-2018 Asistentes: Secretaría Distrital de Movilidad, Empresa Férrea Regional, Instituto de Desarrollo Urbano, Transmilenio, Secretaría Distrital de Planeación</p> <p>Temas:</p> <ul style="list-style-type: none"> Comité Técnico de Infraestructura y Obras Presentación del Proyecto Regiotram por parte de la Empresa Férrea Necesidad de traslado de estaciones si se quiere que haya integración física. De un total de 16 estaciones del Regiotram, 12 son en Bogotá y 3 tienen potencial de integración física. Se discutió alternativas de acceso al centro de Bogotá. En cuanto a la posibilidad de modificar estaciones e intersecciones se menciona que el problema es que la AV 88 ya se encuentra en estudios y diseños. <p>Compromisos</p> <ul style="list-style-type: none"> No se registraron nuevos compromisos diferentes al avance en los ya adquiridos en reuniones anteriores <p>Reunión 18-Jun-2018 Asistentes: Secretaría Distrital de Movilidad, Empresa Férrea Regional, Instituto de Desarrollo Urbano, Transmilenio</p> <p>Temas:</p> <ul style="list-style-type: none"> Comité técnico de obras e Infraestructura. El distrito presenta los diseños de sus troncales y se discuten las posibles integraciones. |
| <p>Compromisos</p> <ul style="list-style-type: none"> No se registraron nuevos compromisos diferentes al avance en los ya adquiridos en reuniones anteriores <p>13-Jul-2018 Asistentes: Secretaría Distrital de Movilidad, Empresa Férrea Regional, Gobernación de Cundinamarca Lugar: SDM</p> <p>Temas:</p> <ul style="list-style-type: none"> Se discute texto borrador de propuesta de Convenio Operacional enviada por Empresa Férrea y Gobernación. Se discuten subsidios al trasbordo desde Regiotram a SITP y viceversa. Se define que los temas sobre tarifas, recaudo, trasbordos y remuneración se deben discutir como tarea del comité que va acordando detalles operaciones y no quedar definido en el convenio. Se discute sobre proyectos en el área de influencia que estructura el Distrito y puedan afectar a Regiotram y saber cuáles son los que conforman ese posible escenario futuro. Se debe generar instancias para comunicar y definir si hay afectaciones. En cuanto al funcionamiento del comité se necesita definir un secretario técnico. Se propuso que sea la Empresa Férrea Regional la que se encargue de la Secretaría Técnica del Comité. <p>SDM hace varias observaciones al propuesta y sugiere cambios.</p> <p>Compromisos</p> <ul style="list-style-type: none"> La Secretaría Distrital de Movilidad hará observaciones en una nueva Versión de borrador de texto del el Convenio de acuerdo a lo discutido en esta reunión para enviarle y discutirlo con la Empresa Férrea <p>30-Julio-2018 Asistentes: Secretaría Distrital de Movilidad, Empresa Férrea Regional Lugar: SDM</p> <p>Temas:</p> <p>El distrito expone su nueva propuesta de convenio de operación y la Empresa Férrea Regional recibe la nueva propuesta.</p> <p>Compromisos</p> <ul style="list-style-type: none"> La empresa férrea regional se compromete a revisar y enviar observaciones a la Secretaría Distrital de Movilidad sobre esta nueva propuesta. | <p>GABRIEL SANTOS GARCÍA Presidente</p> <p>JORGE MÉNDEZ HERNÁNDEZ Vicepresidente</p> <p>AMPARO Y. GALDERÓN PERDOMO Secretaria</p> <p>DORA SONIA CORTÉS CASTILLO Subsecretaria</p> |
| <p>4.2 Sírvase informar si los proyectos de transporte en la ciudad integran el Regiotram en el sistema tarifario que se tiene listo para Transmilenio y el Metro. De ser así exponga: ¿se cobrará la misma tarifa a los pasajeros de Regiotram al ingresar al sistema Transmilenio? En caso negativo ¿Qué se les cobrará?</p> <p>La definición de la tarifa del Regiotram de Occidente es competencia de la Gobernación de Cundinamarca, que es autoridad de transporte de este sistema. En el ámbito urbano de Bogotá la Gobernación deberá coordinarse con la Secretaría Distrital de Movilidad, para lo cual se está trabajando en el Convenio de Operación ya mencionado. Por lo anterior, no es de conocimiento aún del Distrito las tarifas con las que operará este sistema una vez entre en operación.</p> <p><i>Bogotá mejor para todos,</i></p> <p> JUAN PABLO BOCAREJO SUESCÚN Secretario Distrital de Movilidad</p> <p><small>Aprobó: María Fernanda Ortiz Cepeda - ANAYA DE DISEÑOS Copió: Andrea Cortés Lora - COEVIDA DESARROLLO</small></p> | |