

**Intervención al Proyecto de Acuerdo 602 de 2017 de la
Administración
Primera Línea del Metro – Tramo 1 – Con cargo a Vigencias
futuras ordinarias 2018-2041**

**COMISIÓN DE HACIENDA
24 de octubre de 2017**

Desde que estoy sentado aquí como Concejal de Bogotá, he apoyado las propuestas para construir el METRO, incluso aprobé recursos solicitados por la Bogotá Humana. Y he manifestado en este recinto que Bogotá no puede ser una de las pocas capitales de América Latina que no tenga METRO, por eso en noviembre pasado me sumé al apoyo de la primera Línea.

Coherente con esa posición, reitero la urgencia de los ciudadanos de contar con un METRO en Bogotá. Pero también advertí que era perentorio, no solo concretar los estudios técnicos, sino también la estrategia financiera. Respecto de esta última, que es la que nos reúne hoy, permítanme decirles que la figura de *vigencias futuras*, no son las apropiadas

para esta ocasión. Tengo mis reservas jurídicas con las vigencias futuras, como lo he dicho antes, y en mi opinión, no podemos aprobarlas por cuanto a la fecha no existen los estudios y los diseños **DEFINITIVOS**, que si bien cuentan con documento CONFIS, no se pueden homologar a las rigurosas exigencias técnicas y jurídicas que impone la Ley.

Por eso, señora Secretaria de Hacienda, le pregunto ¿existen los estudios y los diseños **DEFINITIVOS** para la construcción del Metro en la ciudad de Bogotá y estos se encuentran armonizados con el Marco Fiscal de Mediano Plazo?

Sin demeritar las ponencias emitidas en esta Corporación, tengo mis dudas legales con respecto a la aplicación de la Ley 1483 de 2011, que establece la exigencia de tener estudios de técnicos para la aprobación de vigencias futuras.

Y mis dudas se ahondan cuanto se observa que el soporte de los estudios técnicos relacionados en el CONPES 3900 del 27 de septiembre del 2017 son los referenciados en los anteriores registros CONPES 3882 y 3899. ¿Es decir que se transvasaron?

Por otra parte, siendo un Concejal Ambientalista, me preocupa el impacto ambiental que pueda tender esta obra, sobre todo, si no se ha presentado en su fase final un estudio que mitigue el impacto ambiental y respete un modelo de urbanismo que incluya la calidad del paisaje y el derecho a gozar del paisaje y de un ambiente sano. Esto no es un capricho, la Ley 1682 de 2013, lo establece en su artículo 39:

“Los proyectos de infraestructura de transporte deberán incluir **la variable ambiental, en sus diferentes fases de estudios de ingeniería, prefactibilidad, factibilidad y estudios definitivos**, para aplicarla en su ejecución.”

De la misma manera, me inquieta de dónde van a salir los modelos de remuneración como fuente alternativa de financiación, ya que serán los bogotanos quienes tendremos que asumir también otros costos, como el pago de peajes en la ciudad o por la congestión.

Me permito además recordar que la **autonomía** es una de las atribuciones que otorgó la Constitución de 1991 a las entidades territoriales:

“De todos modos, la jurisprudencia constitucional ha remarcado que el principio de autonomía tiene unos contenidos mínimos que comportan para los entes territoriales la facultad de gestionar sus asuntos propios, es decir, aquellos que sólo a ellos atañen. Para la Corte, “el núcleo esencial de la autonomía está constituido en primer término, por aquellos elementos indispensables a la propia configuración del concepto, y especialmente por los poderes de

acción de que gozan las entidades territoriales para poder satisfacer sus propios intereses. (Corte Constitucional 149-10)”.

¿Dónde queda la autonomía del Concejo de Bogotá, cuando se argumenta que con la expedición del Documento CONPES, ya el Concejo debe acatar las decisiones de un órgano nacional sin competencia para aprobar el presupuesto y los tributos en Bogotá?

Por último, también lo dije en otra ocasión, el metro no debe ser el alimentador de Transmilenio. Como sistema integrado, el metro debe ser parte esencial y no subsidiaria. Por todo lo anterior, reitero mi negativa a las vigencias futuras con las que se quiere soportar la primera línea del metro. Hemos de encontrar otra forma rápidamente.