

Bogotá D.C., 30 de octubre de 2017

Concejal
DIEGO FERNANDO DEVIA
Concejo de Bogotá
Calle 36 N.º 28 A-41
Ciudad

Asunto: Respuesta al radicado CR-DP-2017-0171
SDH-2017EE170501



Respetado Concejal:

Toda vez que la Secretaría de Hacienda asignó a la empresa Metro de Bogotá las respuestas a las preguntas 1, 4, 5, 6, 9, 10, 11 y 15 de su petición, nos remitimos a lo dispuesto en el artículo 19 de la Ley 1755 de 2015 que señala lo siguiente:

Artículo 19. Peticiones irrespetuosas, oscuras o reiterativas. Toda petición debe ser respetuosa so pena de rechazo. Solo cuando no se comprenda la finalidad u objeto de la petición esta se devolverá al interesado para que la corrija o aclare dentro de los diez (10) días siguientes. En caso de no corregirse o aclararse, se archivará la petición. En ningún caso se devolverán peticiones que se consideren inadecuadas o incompletas.

Respecto de peticiones reiterativas ya resueltas, la autoridad podrá remitirse a las respuestas anteriores, salvo que se trate de derechos imprescriptibles, o de peticiones que se hubieren negado por no acreditar requisitos, siempre que en la nueva petición se subsane. (Negrilla y subrayado fuera de texto)

Con fundamento en lo anterior, nos remitimos a las respuestas ofrecidas mediante oficio con número de radicado GG-DP-2017-0263, con fecha de recepción en el Concejo de Bogotá del 17 de octubre de 2017, la cual adjuntamos a la presente comunicación.

Cordialmente,

Andrés Escobar Uribe
Gerente General

C.C. Dra. Beatriz Elena Arbeláez Martínez, Secretaria Distrital de Hacienda.

Proyectó: Sandra Gracia – Profesional Gerencia General
Revisó: Luisa Fernanda Mora – Jefe Oficina Jurídica *[Signature]*

Adjunto: Lo enunciado.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
MOVILIDAD
Metro de Bogotá S.A.

AL RESPONDER CITE ESTE NÚMERO:			
Rad. No.:	GG-DP-2017-0263		
Fecha:	17/10/2017		
Destino:	CONCEJO DE BOGOTÁ		
Origen:	METRO DE BOGOTÁ S.A.		
No. Folios	5	Anexos	50 folios

Bogotá D.C., 17 de octubre de 2017

Honorable Concejal
Diego Fernando Devia Torres
Concejo de Bogotá
Calle 36 No. 28ª- 41




Asunto: Respuesta a su derecho de petición 2332602017 - CR- DP-2017-0170

Señor Concejal:

Damos respuesta a su petición en los siguientes términos:

- ✓ 1. *Solicitud de los siguientes documentos con respecto al contenido de los estudios técnicos:*
- a) *Identificación del Proyecto;*
 - b) *Descripción detallada del proyecto;*
 - c) *Fases y costos de ejecución de cada fase del proyecto;*
 - d) *Impacto del proyecto en el desarrollo territorial;*
 - e) *Valoración técnica, económica, financiera, jurídica ambiental y social del proyecto;*
 - f) *Diagnóstico del problema o situación a resolver a través del proyecto;*
 - g) *Identificación de la población afectada y necesidad de efectuar consultas previas;*
 - h) *Análisis del impacto social, ambiental y económico;*
 - i) *Identificación de posibles riesgos y amenazas que puedan afectar la ejecución del proyecto.*

Respuesta: La estructuración integral del proyecto, con miras al proceso de selección para la construcción de la Primera Línea de Metro de Bogotá, está siendo desarrollada por la Financiera de Desarrollo Nacional – FDN- con ocasión del Convenio 1880 de 2014, el cual se suscribió con el objeto de “Aunar esfuerzos para el desarrollo de las actividades relacionadas con la estructuración integral del proyecto ‘Primera Línea del Metro de Bogotá’ en dos fases, a saber: Fase 1, denominada ‘Diseño de la Transacción’ y Fase 2 denominada ‘Estructuración Integral.’”

En el marco de dicho convenio, el 15 de septiembre de 2017, la FDN a través de la comunicación 20173100012771 (Anexo 1), con base en el alcance y obligaciones 



Carrera 7 No.71-52 Torre A Of. 902
Bogotá, Colombia
Código Postal: 110231
Tel: (+571) 5 553333
www.metrodebogota.gov.co
Info línea 195

**BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**

definidas en contratos suscritos, indicó que se han desarrollado las siguientes actividades propias de un proceso de estructuración integral:

Estructuración Técnica:

- Estudios y diseños de factibilidad, que incluye levantamiento topográfico, inspección geológica y geotécnica, estimación de la demanda de pasajeros del subsistema metro, aforos de tráfico vehicular y peatones, inventario de redes de servicios públicos existentes, inventario forestar, monitoreo ambiental, línea base social, inventario de predios, patrimonio urbano y arqueológico
- Costos de inversión, operación y mantenimiento, a partir de una estimación de cantidades y sondeo de precios unitarios nacional e internacional, con un grado de incertidumbre entre el 10 y el 15%.
- Definición de especificaciones, criterios y parámetros técnicos particulares, que regirán las obligaciones de los contratistas y/o proveedores que ejecutarán el proyecto, para sus diferentes componentes, como son: Sistema Operacional, vía férrea estructuras de viaducto, estaciones, cimentaciones, diseño geométrico del viaducto y las vías vehiculares, funcionalidad de estaciones, arquitectura de estaciones, funcionalidad del Patio Taller, alimentación eléctrica, sistemas y subsistemas ferroviarios, RAMS, etc.
- Identificación, descripción y establecimiento de la probabilidad e impacto de los riesgos técnicos del proyecto.

Estructuración Financiera:

- Elaboración de un modelo financiero, a partir de los resultados de CAPEX y OPEX, curvas de inversión, supuestos macroeconómicos y senda de vigencias futuras elaboradas por el Gobierno Nacional y el Gobierno Distrital.
- Modelo financiero para la opción de un contrato de obra pública integral.
- Modelo Financiero para la opción de un contrato APP integral
- Modelo Financiero para la opción de un contrato para la obra civil y un contrato de APP para material rodante, sistemas ferroviarios y operación y mantenimiento.
- Ejercicio de sensibilidad con diferentes tasas de interés y tasas representativas de mercado.
- Benchmark de experiencias internacionales y estudios de caso de líneas de metro en el mundo.

Estructuración Legal

- Revisión y formulación de comentarios a los documentos entregados por los consultores durante la Fase 1 de la ETLF –Diseño de la Transacción.
- Definición, en el marco jurídico de todo orden (Nacional, Distrital, o cualquier otro, e independientemente de la materia que se trate), de la normatividad aplicable a la estructuración del Proyecto y a la celebración y ejecución de los contratos del Proyecto, incluyendo la interventoría.
- Identificación de la normatividad aplicable a las obligaciones de los contratistas, así como los factores de riesgo y limitaciones para el cumplimiento de los objetos contractuales y sus mecanismos de mitigación bajo la normativa vigente y las buenas prácticas del mercado,
- Análisis de benchmark, desde el punto de vista legal, de experiencias internacionales respecto de la implementación de una línea de metro con similitudes en cuanto a capacidad de transporte, condiciones geotécnicas, grados de automatización y niveles de servicio.

Como resultado de una actividad conjunta de los tres componentes de la estructuración se elaboró una Matriz de Riesgos del proyecto, que incluyó la opinión de un panel de expertos del Banco Mundial, BID, CAF, ANI y Metro de Medellín, sobre la probabilidad de ocurrencia y el nivel de impacto de cada riesgo.

Toda esta información, resultado de la estructuración técnica, legal y financiera de la PLMB, permite señalar que en el marco de las definiciones de maduración de proyectos, conforme a lo establecido en la Ley 1682 de 2013, se cuenta con los estudios y diseños en el nivel de factibilidad requerido.

Resulta necesario señalar que los estudios y consultorías que se adelantan en el marco de la estructuración técnica, legal y financiera del proyecto liderada por la FDN serán actualizados de cara a la para la apertura de los procesos de selección respectivos, de acuerdo con el esquema transaccional que resulte más oportuno para ejecutar el proyecto, tal y como lo reconoce el Documento CONPES 3900 de septiembre 25 de 2017 al señalar lo siguiente:

“Estos requisitos técnicos, y los entregables asociados, están sujetos a ajustes derivados de la profundización en la estructuración, de la interlocución con el mercado de posibles contratistas, y de las condiciones de las propuestas que resulten finalmente adjudicatarias. Por lo anterior, se da por entendido que no hay modificación al alcance

WJ

