



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



Fecha: 2018-05-31 15:45:37 Folios: 10
Rad: EXTS18-0002540
SDOS:
Destino: Milton Javier Latorre



Remite: Metro de Bogotá S.A.
Anexos: Informe
Dependencia: Gerencia de Comunicaciones y Ciudadanía

Bogotá D.C., mayo 31 de 2018

Señor

Milton Javier Latorre Mariño

Subsecretario de Despacho

Comisión Tercera Permanente de Hacienda y Crédito Público

Concejo de Bogotá

Calle 36 #28ª – 41

Bogotá D.C.

Asunto: Informe de Cupo de Endeudamiento, artículo 2 del Acuerdo 699 de 2018

Respetado doctor Latorre.

En cumplimiento del Acuerdo Distrital 699 de 2018, la Empresa Metro de Bogotá S.A. se permite presentar al Concejo de Bogotá el informe de las actividades desarrolladas en virtud del cupo de endeudamiento global aprobado mediante el citado Acuerdo.

Atentamente,

Andrés Escobar Uribe
Gerente General

Adjunto: Informe en 15 folios

Revisó: Luisa Fernanda Mora Mora, Jefe Oficina Asesora Jurídica
Michael Medina Guerrero – Oficina Asesora Jurídica

Proyectó: Manolo Montoya, Gerencia Ejecutiva y de Estructuración Financiera
Sandra Gracia, Gerencia de Comunicaciones y Ciudadanía



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

1
**BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**



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

INFORME DE CUPO DE ENDEUDAMIENTO

Introducción

De acuerdo con lo estipulado en el artículo 2 del Acuerdo 699 de 2018, la Empresa Metro de Bogotá (EMB) se permite informar al Concejo de Bogotá las actividades desarrolladas en virtud del cupo de endeudamiento global aprobado mediante el citado Acuerdo.

Ejecución del cupo de endeudamiento

El Concejo de Bogotá, mediante Acuerdo 699 de 2018, aprobó un cupo de endeudamiento global para la empresa Metro de Bogotá (EMB) hasta por COP\$10,85 billones constantes de 2017 o su equivalente en otras monedas, para celebrar operaciones de crédito público, interno o externo, así como operaciones asimiladas a las anteriores y conexas, destinadas a la financiación de la construcción y puesta en marcha de la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB) – Tramo 1. De conformidad con lo establecido en el literal b. del artículo 4 del Decreto 280 de 2018, *“El cupo de endeudamiento puede ser utilizado mediante la realización de las diversas operaciones de crédito público y asimiladas autorizadas en la normatividad vigente”*. Así mismo, el literal d. del mencionado artículo también establece que *“la utilización del cupo de endeudamiento será registrada por la respectiva entidad en la fecha en que se firme el contrato. Cuando se trate de emisión y colocación de títulos de deuda pública, el registro se realizará en la fecha de colocación de los mismos...”*.

Hasta el momento no se han realizado operaciones de crédito público de la EMB con cargo al Acuerdo 699 de 2018, puesto que de acuerdo con la estructuración integral de la PLMB - Tramo 1, la financiación pública de la EMB contará con garantía de la Nación (en desarrollo de la recomendación No. 4 del CONPES 3900), la cual tiene unos requisitos establecidos en la normatividad aplicable. Esta conclusión se deriva de uno de los resultados de la Estructuración Integral de la PLMB, donde en enero de 2018 la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN) presentó a la EMB su recomendación sobre el esquema contractual, optando por un único contrato de concesión de conformidad con la Ley 80 de 1993 y la Ley 1882 de 2018, el cual permite una combinación de financiación privada y pública.

En desarrollo de lo establecido en la norma, la EMB en conjunto con el Departamento Nacional de Planeación (DNP) y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP) prepararon un documento para que el Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) diera su concepto favorable para que la Nación otorgue la garantía soberana a las operaciones de crédito público de la EMB. El pasado 8 de mayo, fue aprobado el CONPES 3923, en el que la Nación otorga garantía a la EMB para contratar operaciones de crédito público destinadas a financiar a la PLMB - Tramo 1, hasta por la suma de COP\$7,8 billones constantes de 2017, o su equivalente en otras monedas.

Posterior a ello, el 29 de mayo de 2018, la Comisión Interparlamentaria de Crédito Público emitió su concepto único favorable para el otorgamiento de dicha garantía. Con estos dos conceptos, el

2



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**

MHCP puede expedir la Resolución para el inicio de gestiones de las operaciones de crédito de la EMB. Con esta Resolución la EMB podrá negociar los textos de los contratos de empréstito con organismos multilaterales, y previo a la firma de los mismos, el MHCP debe expedir la Resolución para celebrar dichos contratos.

Ahora bien, dado que una de las fuentes de financiación para realizar los pagos que hará la EMB al concesionario son los recursos provenientes de operaciones de crédito suscritas con organismos multilaterales, entre ellos el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), una vez se haya firmado el primer empréstito, se iniciará el proceso de selección del contratista que llevará a cabo la financiación parcial, elaboración de estudios y diseños de detalle, construcción y mantenimiento de la infraestructura física (obra civil); así como el suministro, instalación, operación y mantenimiento del material rodante y los sistemas ferroviarios. Este proceso se adelantará bajo la modalidad de "Licitación Pública Internacional", dando aplicación al procedimiento establecido en las "POLÍTICAS PARA LA ADQUISICIÓN DE BIENES Y OBRAS FINANCIADAS POR EL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO GN-2349-9 Marzo 2011", de conformidad con lo dispuesto por el artículo 20 de la Ley 1150 de 2007 y el artículo 2.2.1.2.4.4.1 del Decreto 1082 de 2015.

Estado actual de la PLMB – Tramo 1

- a) **Proceso de selección del contratista que llevará a cabo la financiación parcial, elaboración de estudios y diseños de detalle, construcción y mantenimiento de la infraestructura física (obra civil); así como el suministro, instalación, operación y mantenimiento del material rodante y los sistemas ferroviarios.**

Todo el proceso de selección contempla cuatro fases:

- La primera fase es la que actualmente se desarrolla, respecto a la de '*Manifestación de Interés*', inició con la publicación de la hoja de términos del proyecto, y la recepción de comentarios a la misma, y en la que se ha convocado a todos los terceros interesados para presentarles el proyecto. A la invitación respondieron 64 firmas provenientes de América, Europa y Asia. El paso a seguir es la publicación del borrador de los documentos de Precalificación de los interesados.

De manera paralela, la EMB con el apoyo de la FDN se encuentra trabajando en el aseguramiento de los créditos con la banca multilateral que permita la apertura del proceso licitatorio, dentro del marco del debido proceso de planeación contractual.

- La segunda fase es la de '*Precalificación*', iniciará con la publicación del borrador de pliegos entre junio y julio de 2018 y podrá ser objeto de observaciones por parte de los posibles proponentes. Posteriormente se publicarán los pliegos definitivos de precalificación, a partir de los cuales las empresas interesadas presentarán sus credenciales técnicas, financieras y legales.



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

Una vez realizada la evaluación de las credenciales de los oferentes que respondan a la invitación, se publicará la “*Lista de Precalificados*” y a estos se les enviarán los Pliegos de la Licitación, junto con la minuta del contrato, los anexos, diseños y otros apéndices, de forma que todos los precalificados puedan preparar y presentar su propuesta lo cual ocurrirá entre julio y octubre de 2018.

- Previo a la presentación de las propuestas por parte de los Precalificados, la EMB adelantará la fase de Consultas con los Precalificados a través de rondas de preguntas y respuestas, orientadas a permitir un claro entendimiento del proyecto y de los términos de participación en la Licitación y la retroalimentación de los precalificados sobre las características financieras o técnicas del proyecto. Así mismo, se identificarán y desarrollarán, si se requieren estudios técnicos adicionales, cuyos costos serán asumidos por los precalificados que participarán en la licitación. Esta tercera fase será hasta diciembre de 2018.
- En la cuarta y última fase del proceso, se adelantará la ‘*Licitación*’, a partir de la publicación de las bases para solicitar las ofertas a los precalificados, la evaluación de las propuestas que sean presentadas y la adjudicación y suscripción del contrato al precalificado que resulte adjudicatario. Se estima que esta fase termine en el mes de mayo del 2019.

b) Jornadas Informativas a la empresa privada

Con el objetivo de informar a Constructores, Inversionistas, Operadores, Fabricantes y otras partes interesadas y respondiendo a los principios de transparencia, pluralidad y acceso a la información en igualdad de condiciones, la Alcaldía Mayor de Bogotá, la Empresa Metro de Bogotá S.A. y la Financiera de Desarrollo Nacional, realizaron la tercera Jornada Informativa (Road Show) y de Relacionamiento Empresarial, en el marco de la etapa previa al proceso de contratación, fase actual, que consistió en la convocatoria a la industria para que presentara su “*Manifestación de Interés*”, bajo las “reglas de manejo de relaciones con terceros y partes interesadas en el Proyecto PLMB” publicada en el siguiente enlace: <http://www.metrodebogota.gov.co/?q=transparencia/contratacion/la-licitacion>

El primer Road Show se realizó en la ciudad de Londres – Inglaterra, actividad a cargo de la Financiera de Desarrollo Nacional. El segundo Road Show se realizó en la ciudad de Bogotá, el 23, 24 y 25 de abril de 2018. El evento tuvo cuatro capítulos, los cuales se desarrollaron de la siguiente manera:

1. Exposición del proyecto

Fecha: 23 de abril de 2018. 7:30 am a 12:30 pm.

Lugar: Auditorio Principal de la Cámara de Comercio de Bogotá

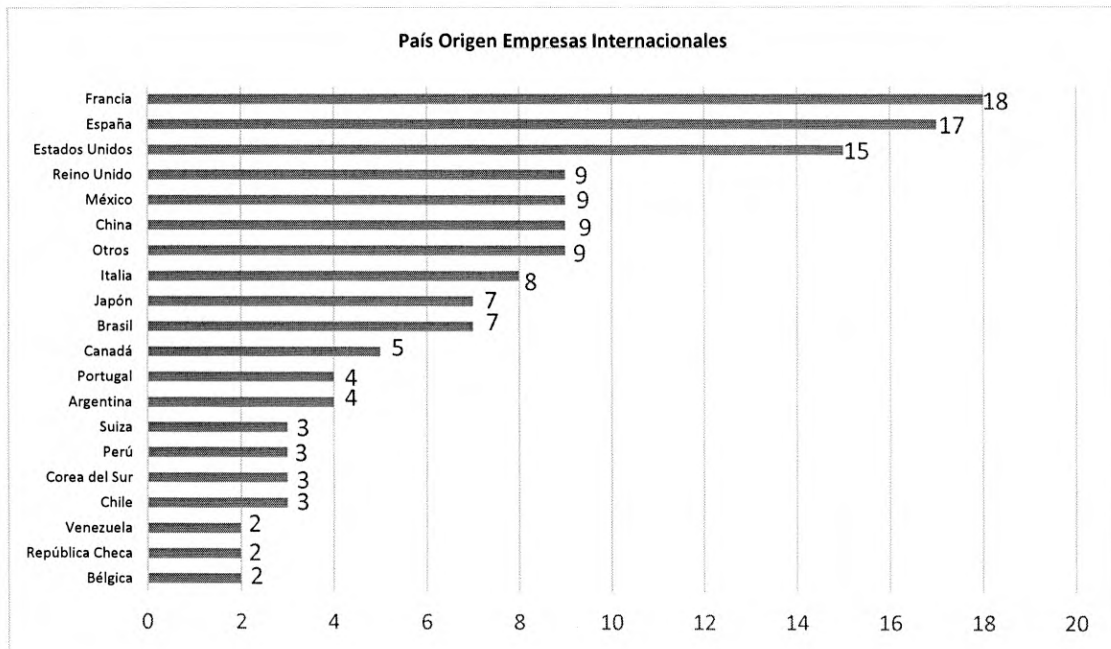


Carrera 7 No.71-52 Torre A Of. 902
Bogotá, Colombia
Código Postal: 110231
Tel: (+571) 5 553333
www.metrodebogota.gov.co
Info línea 195

4

**BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**

Resultado: El evento Exposición del Proyecto contó con la asistencia de 161 empresas extranjeras y 242 empresas nacionales. El origen de las empresas internacionales fue el siguiente:



El evento contó con la participación de 660 representantes de agremiaciones, empresas privadas, sector gobierno, embajadas y representaciones diplomáticas.

2. Visita de Campo (cupos limitados)

Fecha: 23 de abril de 2018. 2:00 pm – 6:00pm

Lugar: Punto de Encuentro – Estacionamiento Cámara de Comercio de Bogotá. Recorrido desde el Patio Taller y hasta la Av. Caracas con Calle 76, a lo largo del trazado.

Resultado: La visita de campo contó con la asistencia de 150 representantes de 52 empresas.

3. Reuniones a Uno a Uno (Empresas / Gobierno)

Fecha: 24, 25 y 26 de abril de 2018. 8:00am de 12:00 pm y de 2:00pm – 6:00pm

Lugar: Financiera de Desarrollo Nacional - Carrera 7 N- 71-52 Torre B Piso 6

Resultado: Las Reuniones Uno a Uno estuvieron a cargo de la Financiera de Desarrollo Nacional a quién se le trasladó con el oficio EXTS18-0002249, para la respuesta correspondiente.,



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

4. Relacionamiento Empresas Nacionales-Empresas Internacionales

Fecha: 24 y 25 de abril de 2018. 8:00am – 12:00pm y de 2:00pm – 6:00pm

Lugar: Cl. 93b #19-44, Bogotá (Casa Dann Carlton)

Resultado: En las rondas de relacionamiento empresarial participaron 87 empresas nacionales y extranjeras.

En el siguiente link se podrá consultar el listado de los participantes a la jornada de tres días:
<http://metrodebogota.gov.co/sites/default/files/Listado%20Empresas%20Participantes%20-%20Roadshow%20Bogot%C3%A1%2023%20de%20abril%20de%202018%20Rev.pdf>

c) Gestión Predial

La Empresa Metro de Bogotá S.A., adelanta el proceso de adquisición en el marco de las Leyes 9 de 1989, 388 de 1997 y 1682 de 2013. Igualmente, para avanzar en el proceso, la Empresa Metro de Bogotá adoptó la Resolución Número 028 de 2018 *“Por la cual se adopta la Política de Reasentamiento y de Gestión Social para el proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá”*. La cual podrá ser consulta en el siguiente Link:

http://metrodebogota.gov.co/sites/default/files/marco-legal/Resoluci%C3%B3n%20reasentamiento_0.pdf

De conformidad con el trazado del primer tramo de la Primera Línea del Metro de Bogotá, se han identificado aproximadamente 1474 inmuebles que serán requeridos. Sin embargo, es importante precisar que este número de inmuebles podrá variar por aspectos técnicos y/o jurídicos. A la fecha, finalizó la fase de Censo de los mismos.

El proceso inicia con el levantamiento en campo de un censo de familias y de actividades económicas. Luego los propietarios y residentes recibirán visita de los topógrafos, quienes se encargarán de levantar información sobre las construcciones existentes, para efectos de practicar un avalúo comercial actualizado. Esta información permitirá más adelante enviar las ofertas de compra por parte de la empresa Metro de Bogotá. A lo largo del proceso las personas interesadas contarán con asesoría y acompañamiento social, económico, jurídico e inmobiliario, brindada directamente por funcionarios de la Empresa Metro y del IDU.

A la fecha, para los predios cuya gestión adelanta directamente la empresa Metro de Bogotá, avanza el segundo ciclo de reuniones de consulta con los propietarios para explicar el paso a paso de este proceso y resolver las inquietudes de las familias y comerciantes. Estos inmuebles son los que se requerirán para la construcción de las Estaciones y urbanismo. Actualmente, también avanza el proceso de selección mediante la modalidad de concurso de méritos de la elaboración de los insumos para esta adquisición, como son los estudios de títulos y registros topográficos.

El proceso de adquisición predial a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, en el marco del convenio interadministrativo Marco de Gestión No. 1021 de 2017, corresponde a los predios prioritarios para la construcción del viaducto (129 inmuebles) y avanza en la fase de avalúo comercial e inicio de entrega de ofertas.

La gestión predial de la Primera Línea del Metro de Bogotá, parte de una identificación predial basada en el avance de los diseños de factibilidad entregados por el Estructurador Técnico y cuyo costo de adquisición comprende elementos como: i) valores comerciales que incluyen daño emergente y lucro cesante, ii) reconocimientos a unidades sociales plan de gestión social y iii) demoliciones, cerramiento y vigilancia; estos últimos estimados de forma preliminar por la Dirección de Predios del IDU.

Frente a los costos del rubro destinado para la Gestión Social y Predial están descritos en el CONPES 3900, página 28, en el Link a continuación:

<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3900.pdf>

Tabla 3. Costos PLMB tramo 1 (Pesos de diciembre de 2017)

Descripción	Total (pesos)
Obras Civiles – Viaducto, Patio Taller y vías	6.925.100.733.375
Sistemas ferroviarios y Material Rodante	3.936.164.982.036
Traslado anticipado de redes de servicios públicos	291.327.744.507
Gestión Social y Predial	1.426.284.593.780
Interventoría y PMO	366.391.970.705
Costo Total Cofinanciables	12.945.270.024.403

Fuente: FDN Informe de los Estudios y Diseños de Factibilidad (septiembre de 2017).

d) Traslado de Redes

Uno de los principios más importantes de planeación, para la ejecución de la Primera Línea del Metro de Bogotá, es el traslado anticipado de las redes matrices y principales de servicios públicos que estén interfiriendo con el trazado.

El objeto es mitigar el riesgo de interrupción del tren de obra en la construcción del Viaducto, retirando/sustituyendo anticipadamente las redes matrices o principales que interfieren.

Para ello se han venido desarrollando múltiples mesas de trabajo con cada una de las empresas de servicios públicos – ESP, TIC's, el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, Alta Consejería Distrital de TIC, IDECA (Catastro Distrital) y ahora directamente con el diseñador del Metro, Consorcio Metrobogotá para la identificación de interferencias, a medida que los diseños evolucionan.



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

Las siguientes son las ESP y TIC con las que hemos interactuado en la detección de interferencias:

1. Empresa de Acueducto de Bogotá – EAB	13. TV Azteca - Sucursal Colombia
2. Codensa	14. Promotora Telcos (Global TV Comunicaciones S.A.)
3. Gas Natural – GN	15. H.V. Televisión Ltda.
4. Empresa de Teléfonos de Bogotá – ETB	16. Super Net TV telecomunicaciones S.A.S.
5. Telefónica – Movistar	17. Conexión Digital Express S.A.S.
6. Tigo – UNE	18. Secretaría Distrital de Movilidad – Semaforización
7. Claro Colombia	19. Avantel S.A.S.
8. Level 3 Communications	20. Ufinet S.A.
9. IFX Networks Colombia S.A.S.	21. Internexa S.A.
10. BT Latam Colombia S.A.	22. Synapsis Colombia Ltda.
11. C&W Networks	23. Ecopetrol
12. Media Commerce Partners S.A.	24. Empresa de Energía de Bogotá

Se han adelantado las siguientes actividades en dichas mesas de trabajo conjuntas, teniendo como insumo principal la localización del trazado, de pilas y pórticos de viaducto y de los puentes construidos y a construir en la Av. 68 x 1º de mayo, los bulbos de presión de cada uno de ellos y la localización de estaciones, lo cual ha evolucionado a medida que los diseños avanzan:

- Definición de cada empresa de sus redes principales o matrices
- Inventario de redes principales o matrices entregado por cada empresa de acuerdo con los parámetros descritos en la Ley de Infraestructura
- Identificación de las interferencias de redes principales o matrices con el trazado del metro, por parte del diseñador del Metro (Metrobog) y avaladas por cada ESP, a medida que el diseño evoluciona.
- Suscripción de Acuerdos Marco con las cinco ESP y TIC que posee infraestructura propia y tienen interferencias de redes matrices o principales (Codensa, EAB, ETB, GN y Telefónica): En general para establecer los términos y condiciones técnicas, jurídicas y económicas, bajo los cuales las partes, ejecutarán los estudios y diseños, se determinarán los costos y obras de construcción, necesarias para realizar la identificación, traslado, protección y/o reubicación de las redes e infraestructura de propiedad de cada ESP que, de acuerdo con la georreferenciación del Proyecto suministrada por la EMB S.A., resulten afectadas o se encuentren en zonas de interferencia con ocasión de la ejecución del Proyecto, de acuerdo con las condiciones técnicas, económicas y financieras que se establezcan en los Acuerdos Específicos que se suscriban en desarrollo del Acuerdo Marco.
- Suscripción de Acuerdo Específico con Codensa para adelantar los diseños de las redes a trasladar.

Se deberán adelantar Acuerdos Específicos con las demás ESP y TIC con las que se ha firmado los Acuerdos Marco para adelantar:

- Contratación y elaboración de diseños por parte de cada empresa
- Contratación y ejecución de obras de traslado por parte de cada empresa

Ahora bien, las TIC con las que no se suscribieron Acuerdos, es porque sus redes pasan por la infraestructura de Codensa, con la que se gestionará el traslado de las mismas.

La definición de redes matrices o principales por parte de cada empresa es la siguiente:

- EAB: Acueducto diámetros mayores a 12" y Alcantarillado diámetros mayores a 36"
- Codensa: Alta Tensión 115.000 Voltios
- Gas Natural: Redes en Acero
- ETB: Troncales, Transporte (entre nodos), FTTH primarios (Gran cantidad de clientes), Acceso (Clientes corporativos), cables primarios de cobre
- Telefónica-Movistar: Fibra óptica mayor a 36 hilos, Cobre mayor a 300 pares.

Los estudios, diseños y construcción de traslados serán a cargo de cada ESP pagados por la EMB S.A. y cumpliendo con los lineamientos ambientales que exige la norma al respecto y con las guías ambientales que cada una tiene.

Para la construcción cada ESP contratará su propia interventoría y la supervisión se hará por parte de la EMB S.A.

Interferencias Codensa:

Interferencia 0	En la Avenida Villavicencio entre la Avenida Tintal y Rio Bogotá
Interferencia 1	En la Transversal 74 F Sur (Av. 1ra de Mayo) entre Calle 41 sur y Calle 40 Sur
Interferencia 2	En la Transversal 51 con Carrera 68 y Calle 26 sur (Av. 1ra de Mayo).
Interferencia 3	En la Carrera 30 (Av. NQS) entre Calle 15 y Av. 8va Sur.
Interferencia 4	En la Calle 1ra con Carrera 14 (Av. Caracas) y Subestación eléctrica Calle 1.
Interferencia 5	En la Calle 6ta con Carrera 14 (Av. Caracas).
Interferencia 6	En la Calle 67 con Carrera 14 (Av. Caracas).

Interferencias EAB:

Box Coulvert Canal Tintal II:

Como parte del traslado anticipado de redes – TAR se tiene que el Canal Tintal II, localizado por la Av. V/cencio entre la Av. Ciudad de Cali y el Canal Cundinamarca, se encuentra en el área de influencia del Metro, ya que las pilas que van por este sector están localizadas en la vía del contado sur del Canal (Av. calle 43 sur).

Al tener que intervenir dicha vía e invadir parte de ella con las pilas del viaducto se hace necesario construir contiguo una vía para el tráfico vehicular existente, aprovechando para dejar parte del perfil de la futura Av. V/cencio. Esto conlleva a intervenir en lo que hoy es la sección del Canal Tintal II afectando la ZMPA del Canal, teniendo que canalizarlo por medio de un Box Couvert, y sobre este iría parte de calzada vehicular.

Para ello la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá – EAB ha venido adelantado los diseños de dicho Box y se está en la coordinación interinstitucional para ejecutar la construcción del mismo.

El contratista de la PLMB contrataría el diseño de detalle y la construcción de la calzada y el andén sur de la Av. V/cencio entre la Av. Ciudad de Cali y la Av. Tintal.

El Anexo No.01 contiene las interferencias detectadas en los No. de pilas según V.8 del viaducto.

Interferencias ETB:

Las siguientes son las interferencias detectadas en los No. de pilas según V.8 del viaducto:

1. 79-80	2. 82 a 89	3. 103 a 107
4. 127	5. 128	6. 139
7. 151 a 154	8. Estación cll 42 sur (6-7)	9. 167
10. 178	11. Estación Kennedy (6-7)	12. 188
13. 198	14. 208 a 210	15. 215 a 218
16. 253	17. Puente Norte Av. 68 (1 a 3)	18. Puente Norte Av. 68 (4)
19. Puente Sur Av. 68 (4)	20. Puente Norte Av. 68 (7)	21. Puente Sur Av. 68 (7)
22. Puente Norte Av. 68 (7 a 10)	23. Puente Sur Av. 68 (7 a 10)	24. Estación Av. 68 (3-4)
25. 260	26. 284	27. 290
28. 298	29. 304	30. 316
31. 322 a 323	32. Estación NQS (5-6)	33. 336
34. 341	35. 345	36. 388 a 400
37. 405	38. Estación cll 1 (1-2)	39. 423
40. 432	41. Estación cll 10 (3-4)	42. 436
43. 439	44. 447	45. 451
46. 459	47. 460	48. Estación cll 26 (1-2)
49. 478	50. 483	51. 503
52. 504	53. 509	54. 511
55. 520	56. 537	57. 547
58. 555	59. 570	60. 571
61. 579	62. 580	63. 581
64. Estación cll 63 (1-2)	65. Estación cll 63 (2-3)	66. Estación cll 63 (4-5)
67. 570 a 584 (Tunel)	68. 586	69. 589
70. 596	71. 600	72. 601



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

73. 603	74. 604	75. 607
76. 614	77. 617	78. 622
79. 625	80. Estación cll 72 (4-5)	81. 631 a 636

Interferencias Gas Natural:

Las siguientes son las interferencias detectadas en los No. de pilas según V.8 del viaducto:

1. Pila 73	2. Pilas 89 y 90
3. Pilas 110 a 112	4. Estación Cra.80 (03 a 07), Pilas 126 y 127
5. Pila 134	6. Estación Cll 42 (3-4)
7. Pila 198	8. Pila 239
9. Pila 362	10. Estación Nariño (2-3)
11. Estación Cll 1A (1-2)	12. 484

Interferencias Telefónica:

Las siguientes son las interferencias detectadas en los No. de pilas según V.8 del viaducto:

1. 82 a 89	2. 104	3. 105 a 107
4. 107	5. 109 a 112	6. 128
7. 146 a 147	8. 151 a 154	9. Estación cll 42 sur (07)
10. 172	11. 178	12. Estación Kennedy (04-05)
13. Estación Kennedy (06-07)	14. 199	15. 208 a 211
16. 231	17. 237	18. 238
19. Puente Norte Av. 68 (1 a 4)	20. 259	21. Estación Av. 68 (02-03)
22. 298	23. 310	24. 327
25. 330	26. 334	27. 335
28. 336	29. 355 a 356	30. Estación Nariño (06-07)
31. 397 a 400	32. Estación cll 1 (03-04)	33. Estación cll 10 (04-05)
34. 456	35. 459	36. 478
37. 494	38. 495	39. 504
40. 512	41. 537	42. 570
43. 590	44. 601	45. 608
46. 614	47. 615 a 622	48. 625 a 628

Cronogramas TAR: Ver Anexo No.02

e) Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS)

En el desarrollo de la optimización de los diseños de factibilidad de la Primera Línea del Metro de Bogotá, se adelantó el Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS) con el fin de conocer los impactos ambientales y sociales. Las medidas de manejo, las cuales fueron formuladas y planteadas en un Plan de Manejo Ambiental y Social-PMAS, se realizaron mesas de trabajo, del 09 al 14 de abril, con las agremiaciones, universidades, comerciantes y comunidad en general para de esta manera poder escuchar sus opiniones y aportes que serán importantes y significativos para su fortalecimiento.

Así mismo, la empresa Metro de Bogotá cumple con los lineamientos establecidos en las políticas ambientales dadas por la Banca Multilateral, con el fin de cumplir con los estándares ambientales y sociales de proyectos que son financiados por los organismos multilaterales. El Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS) está a disposición de la ciudadanía en la página web www.metrodebogota.gov.co.

Link: <http://metrodebogota.gov.co/?q=content/estudios-ambientales-y-sociales>

f) Participación ciudadana y Gestión Social

La estrategia de participación implementada por parte de la Empresa Metro de Bogotá, ha tenido como fin:

- Sensibilizar a la población sobre los beneficios de la Primera Línea del Metro de Bogotá – PLMB.
- Construir escenarios de apropiación y sentido de pertenencia hacia la PLMB.
- Fomentar espacios de participación y consulta para contar con un constante intercambio de información.
- Atender, evaluar e incluir las propuestas que surgieron de la ciudadanía con oportunidad de la PLMB en la estructuración de los términos de referencia, en el diseño de medidas de manejo de los impactos generados por la construcción de la Línea.
- Dar respuesta a las inquietudes. Las acciones que serán citadas involucraron la población del área de influencia que de forma directa o indirecta se verán impactados por la construcción y operación de la PLMB, así como las organizaciones sociales e instituciones con incidencia e injerencia en el territorio.

Estos espacios de participación constituyeron fuentes de información primaria que nutrieron la fase de estructuración del proyecto y formulación del Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS), el

12

cual se caracterizó por ser participativo, incluyente y transparente, en tanto estableció que uno de los elementos fundamentales en la construcción del estudio sería el conocimiento proveniente por parte de la ciudadanía con respecto a sus territorios, la cultura local y las dinámicas sociales y económicas de un corredor diverso. Éste enfoque fue y será importante puesto que garantiza un diálogo de saberes entre la población del Área de Influencia Directa, las organizaciones sociales y las autoridades, con la Empresa Metro de Bogotá y los investigadores que participaron en el Proyecto, lo que conllevó necesariamente a trabajos integrales y ajustados a la realidad.

En concordancia con lo anterior, la estrategia vinculó al Distrito (representantes de diferentes entidades y de las alcaldías locales), organizaciones u ONG's presentes a lo largo del trazado, la academia y las organizaciones sociales locales mediante líderes y representantes de Juntas de Acción Comunal. Es importante resaltar que como garante de la transparencia con la que se abordaron procesos participativos se vinculó a la Veeduría Distrital a éstas jornadas.

Es importante resaltar que la vinculación de las entidades distritales en el proceso logró enfocar su actuación en el marco del proyecto y contribuir a su intervención articulada. Entonces, como resumen de la estrategia implementada se presenta la siguiente figura que representa el abordaje y enfoque del proceso:

Ilustración 1. Enfoque para el abordaje de la Estrategia de Participación Social



Fuente: Consorcio Metro BOG, 2017

(Espacio deliberadamente en blanco)

Durante la estructuración técnica del proyecto, el programa de participación y servicio a la ciudadanía contempló los siguientes escenarios de participación:

Ilustración 2. Niveles de la Estrategia de Participación Social

Información	Divulgación	Atención	Participación
<ul style="list-style-type: none"> • Reunión de inicio • Reunión de avance • Reunión de presentación de resultados 	<ul style="list-style-type: none"> • Volantes informativos • Información de la PLMB disponible en la página web de Metro • Instalación de afiches 	<ul style="list-style-type: none"> • Canales de atención constantes para los grupos de interés 	<ul style="list-style-type: none"> • Comités zonales de participación • Talleres con grupos de interés • Encuesta de percepción ciudadana

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2017

El escenario de información contempló el desarrollo de tres tipos de reuniones: De inicio, avance y presentación de resultados. En cada uno de estos espacios se brindó información sobre el alcance, desarrollo y avance de la Estructuración Técnica de la PLMB.

- **Reuniones de inicio:** Se llevaron a cabo siete (07) reuniones en el primer semestre del año 2017, a la cual acudieron mil ocho (1008) ciudadanos. Se presentó el alcance de la estructuración técnica, la localización del proyecto, el cronograma esperado, los productos de la estructuración, el proceso de adquisición predial y el alcance del ejercicio ciudadano.
- **Reunión de avance:** El 24 de agosto de 2017 asistieron cerca de quinientas (500) personas vecinas al trazado, a las cuales se les presentó los avances y resultados obtenidos a la fecha en los estudios ambientales y socioeconómicos adelantados.
- **Reuniones de finalización:** En el mes de noviembre se realizaron cuatro (04) jornadas donde participaron mil doscientas (1.200) personas y se presentaron los resultados de la estructuración técnica.
- Adicionalmente, se promovió la conformación de Comités de Participación Zonal, con el objetivo de aportar ideas para construir vida urbana en los espacios por donde va a pasar el viaducto y a ser veedores de las obras. Por último se desarrollaron reuniones con grupos específicos: a) comerciantes (del 14 al 17 de septiembre), y b) academia con el objetivo de abordar el alcance del proyecto, identificar sus impactos y aportar frente al Estudio de Impacto Ambiental y Social del proyecto Metro.

Para el nivel de divulgación se entregó material impreso al Área de Influencia Directa con información general de la Estructuración Técnica y METRO a través del manejo de redes sociales y

de su página web brindó información actualizada sobre el avance de la fase de estructuración del proyecto y formulación del Estudio de Impacto Ambiental y Social –EIAS-.

En términos generales, las comunidades que asistieron a las reuniones de inicio, conocieron los antecedentes del proyecto, los argumentos que determinaron la selección de la alternativa de la tipología 100% viaducto (Estudio de Alternativas efectuado en el 2016), las características del proyecto, los términos de referencias, el proceso de adquisición predial y las instancias de participación al servicio de la comunidad dispuestas por la Empresa Metro de Bogotá S.A. La jornada de divulgación y consulta en cada zona cerró con una ronda de preguntas y respuestas para los ciudadanos, además de sus sugerencias.

En atención a través de la disposición de canales se aseguraron flujos de acceso para cualquier grupo de interés, relacionados con línea telefónica y correo electrónico de uso exclusivo para el Proyecto. El sistema de atención social estuvo articulado con el dispuesto por el Distrito para este fin.

En una segunda fase, con el fin de propiciar escenarios de participación y canales de comunicación entre la ciudadanía y la Empresa Metro de Bogotá, se realizaron entre el 5 y el 10 de marzo de 2018 una serie de jornadas de socialización y consulta dirigida a los propietarios de los inmuebles que serán adquiridos para la construcción del mismo.

Durante las jornadas se presentaron las actividades a desarrollarse a partir de la fecha por la Empresa Metro de Bogotá, siendo la primera el operativo para censar a la población residente y usuaria de los inmuebles requeridos para la construcción del proyecto Primera Línea de Metro de Bogotá, el cual consiste en un proceso de recolección de información en el sitio de incidencia del proyecto, para ello un equipo social realizará una visita a cada uno de los predios para realizar la identificación de las condiciones de tenencia y uso.

Posteriormente, entre el 9 y 13 de abril de 2018, la Empresa Metro de Bogotá desarrolló encuentros de participación ciudadana para la divulgación y consulta, en mesas de trabajo, del Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS). Se desarrollaron 6 reuniones con la participación activa de la ciudadanía y 4 reuniones con la participación de especialistas de la Academia, Gremios, Organizaciones Ambientales y Comerciantes.

Es importante precisar que se plantea continuar realizando estas jornadas a lo largo de las fases de preconstrucción, y construcción del proyecto. Para conocer el detalle de estas actividades, los invitamos leer el Capítulo 9 – Participación Social del Estudio de Impacto Ambiental y Social – EIAS - publicado en la página web del metro en el enlace

<http://www.metrodebogota.gov.co/sites/default/files/9.%20PARTICIPACI%C3%93N%20SOCIAL.pdf>

Donde se presentan las actividades desarrolladas durante la fase de estructuración del proyecto y formulación del EIAS.



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

Por otra parte, la Empresa Metro de Bogotá ha diseñado programas enfocados a la prevención, mitigación, corrección o compensación de aquellos impactos ambientales y sociales (ver Estudios de Impacto Ambiental y Social), que se generen por la pre construcción, construcción y operación del Proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB). Estos programas tienen la finalidad de evitar los efectos negativos sobre el medio ambiente, y potenciar aquellos positivos, para lo cual se han planteado estrategias para prevenirlos, mitigarlos o compensarlos.

Los Planes y Programas de Manejo mencionados cumplen con las directrices nacionales impartidas por el Ministerio de Transporte, así como, dan cumplimiento a requerimientos de organismos multilaterales, relacionados con el restablecimiento de las condiciones sociales y económicas de aquellos que se vean involucrados en el proceso de pre construcción, construcción y operación del Proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB) y aquellos que deban ser relocalizados.



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

16

**BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**

