

INFORMACIÓN GENERAL METRO DE BOGOTÁ



Tabla de contenido

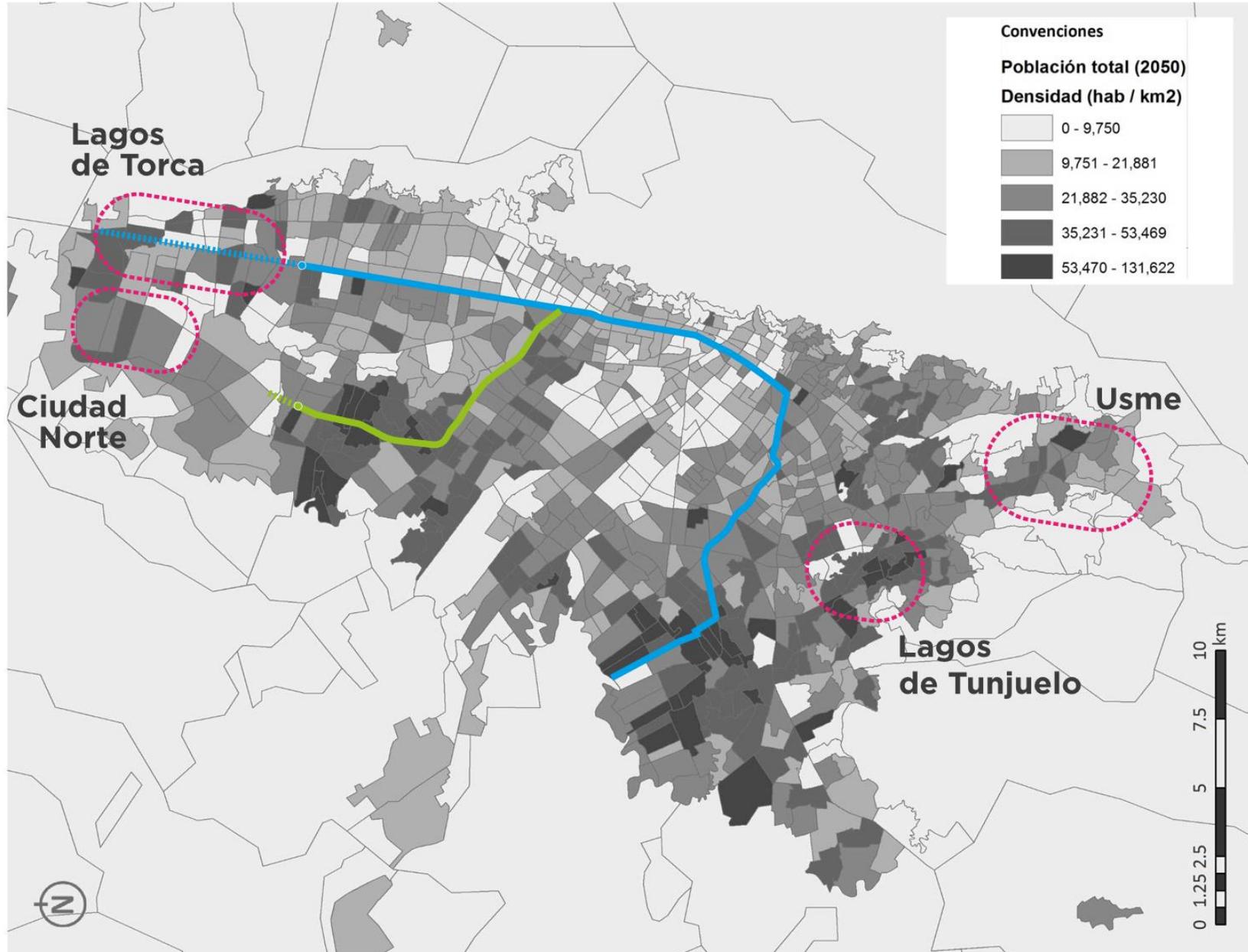
1. Modelo de ciudad
 - Desarrollo urbano
2. Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB)
 - PLMB en cifras y beneficios sociales
 - Enfoque ambiental
 - Estaciones
 - Nueva avenida Caracas norte
 - PLMB- Proceso de estructuración
 - Modelo de contratación y costos
 - Proceso de selección del concesionario
3. Red de transporte público a futuro:
 - PLMB tramos 2, 3 y 4 y Línea 2



1. Modelo de ciudad

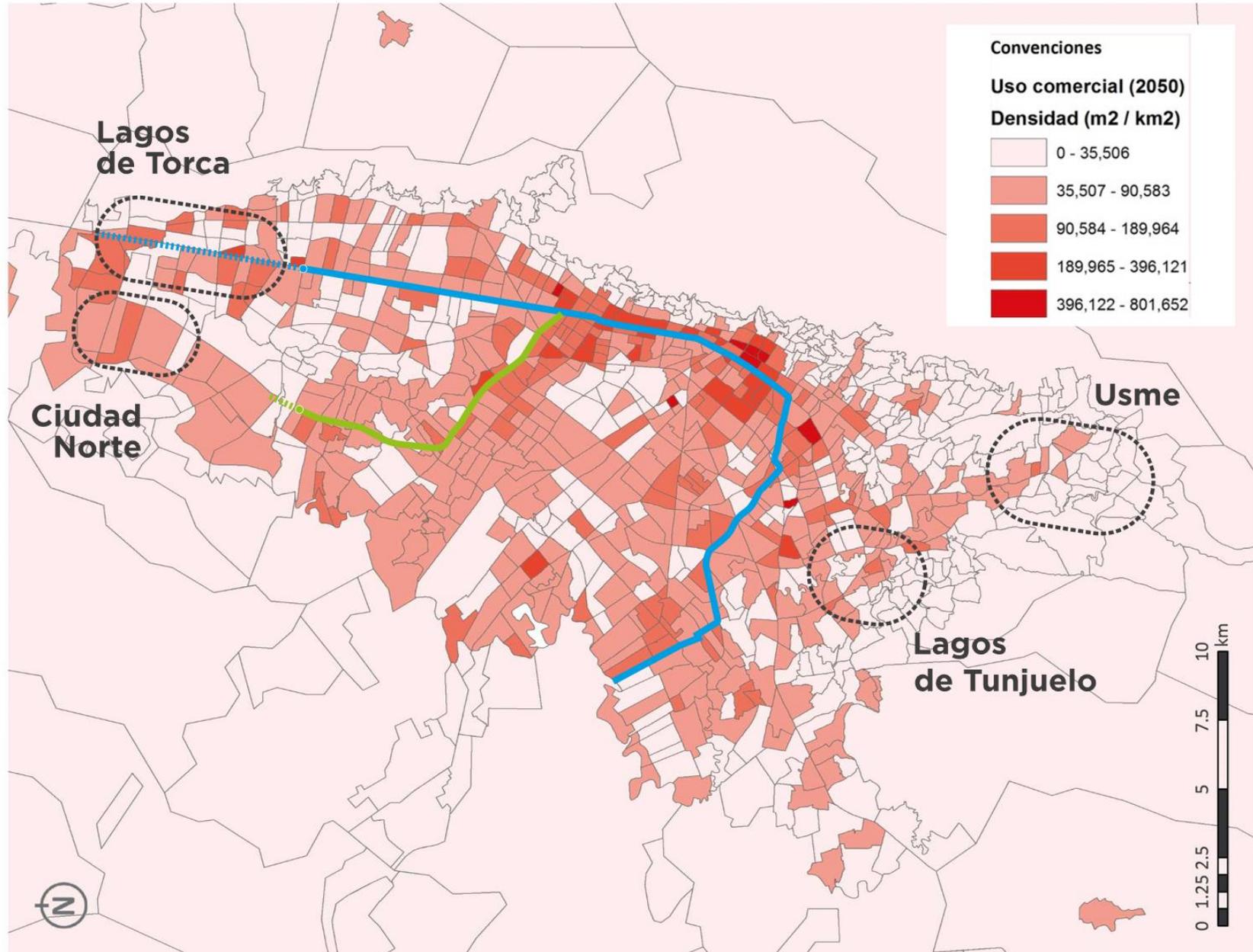


Densidad de población a 2050 por zona de transporte

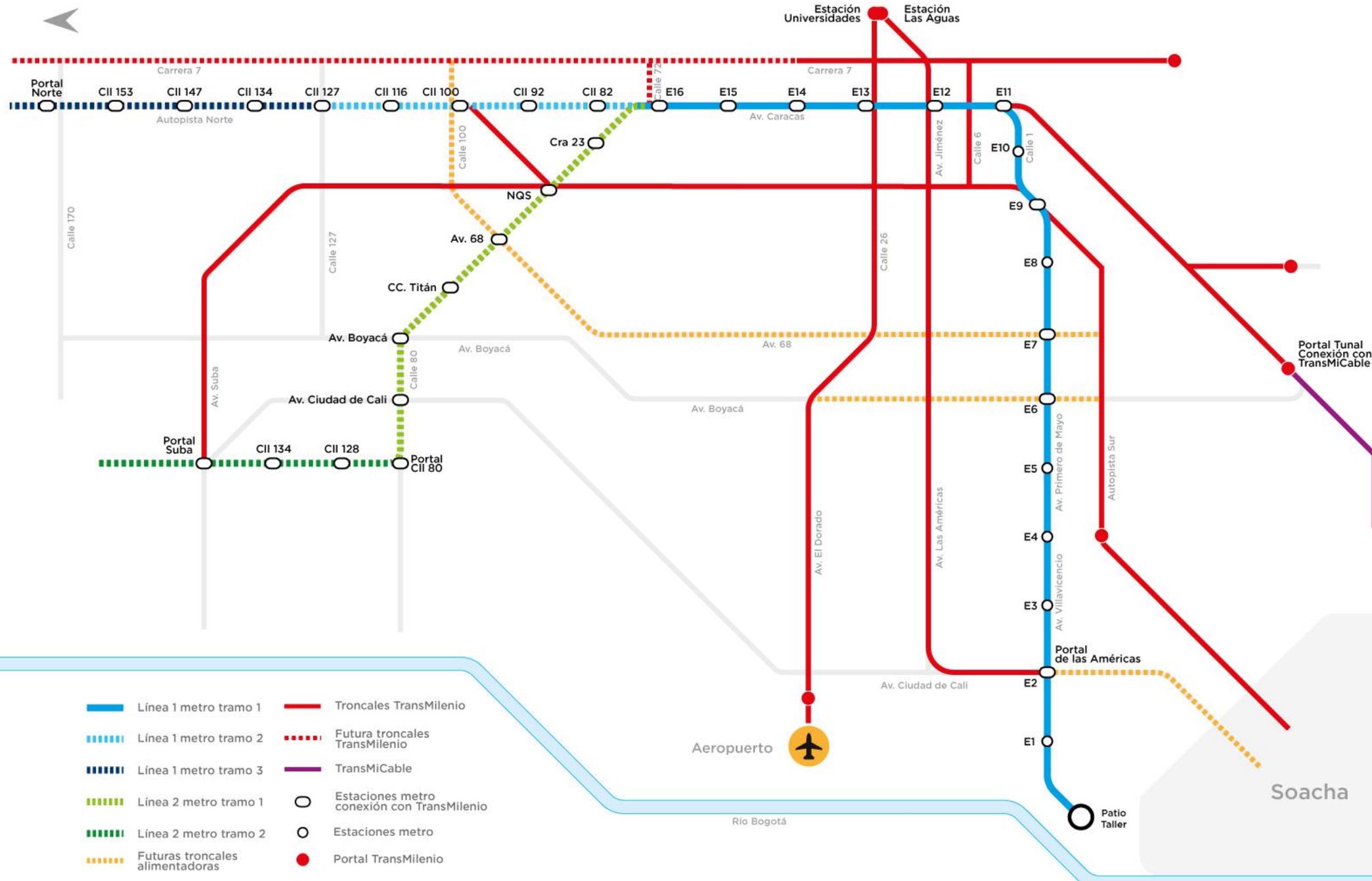


Fuente: Modelo de demanda de transporte, SDP 2018, formulación POT.

Densidad de usos comerciales por zona de transporte a 2050



Fuente: Modelo de demanda de transporte, SDP 2018, formulación POT.



- Línea 1 metro tramo 1
- ▤ Línea 1 metro tramo 2
- ▨ Línea 1 metro tramo 3
- ▤ Línea 2 metro tramo 1
- ▨ Línea 2 metro tramo 2
- ▤ Futuras troncales alimentadoras
- Troncales TransMilenio
- - - Futura troncales TransMilenio
- TransMiCable
- Estaciones metro conexión con TransMilenio
- Estaciones metro
- Portal TransMilenio

- E1** ■ ■
Av. Villavicencio
Carrera 94 - Carrera 93
- E2** ■ ■
Av. Villavicencio
Carrera 86B - Carrera 86G
- E3** ■
Av. Villavicencio
Carrera 80D - Carrera 80G
- E4** ■
Av. Primero de Mayo
Calle 42 sur - Calle 42 C sur
- E5** ■
Av. Primero de Mayo
Calle 40 sur - Calle 39 sur
- E6** ■ ■
Av. Primero de Mayo
Av. Boyacá - Carrera 72C
- E7** ■ ■
Av. Primero de Mayo
Av. 68 - Carrera 52C
- E8** ■
Av. Primero de Mayo
Glorieta Carrera 50
- E9** ■ ■
NQS
Dg. 16 sur - Calle 17A BIS sur
- E10** ■
Calle 1
Carrera 24 - Carrera 24C
- E11** ■ ■
Av. Caracas
Calle 2 - Calle 3
- E12** ■ ■
Av. Caracas
Calle 11 - Calle 13
- E13** ■ ■
Av. Caracas
Calle 24A - Calle 26
- E14** ■ ■
Av. Caracas
Calle 42 - Calle 44
- E15** ■ ■
Av. Caracas
Calle 61 - Calle 63
- E16** ■ ■
Av. Caracas
Calle 72 - Calle 74

2. Primera Línea del Metro de Bogotá – T1

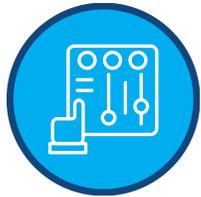


PLMB en cifras y beneficios sociales



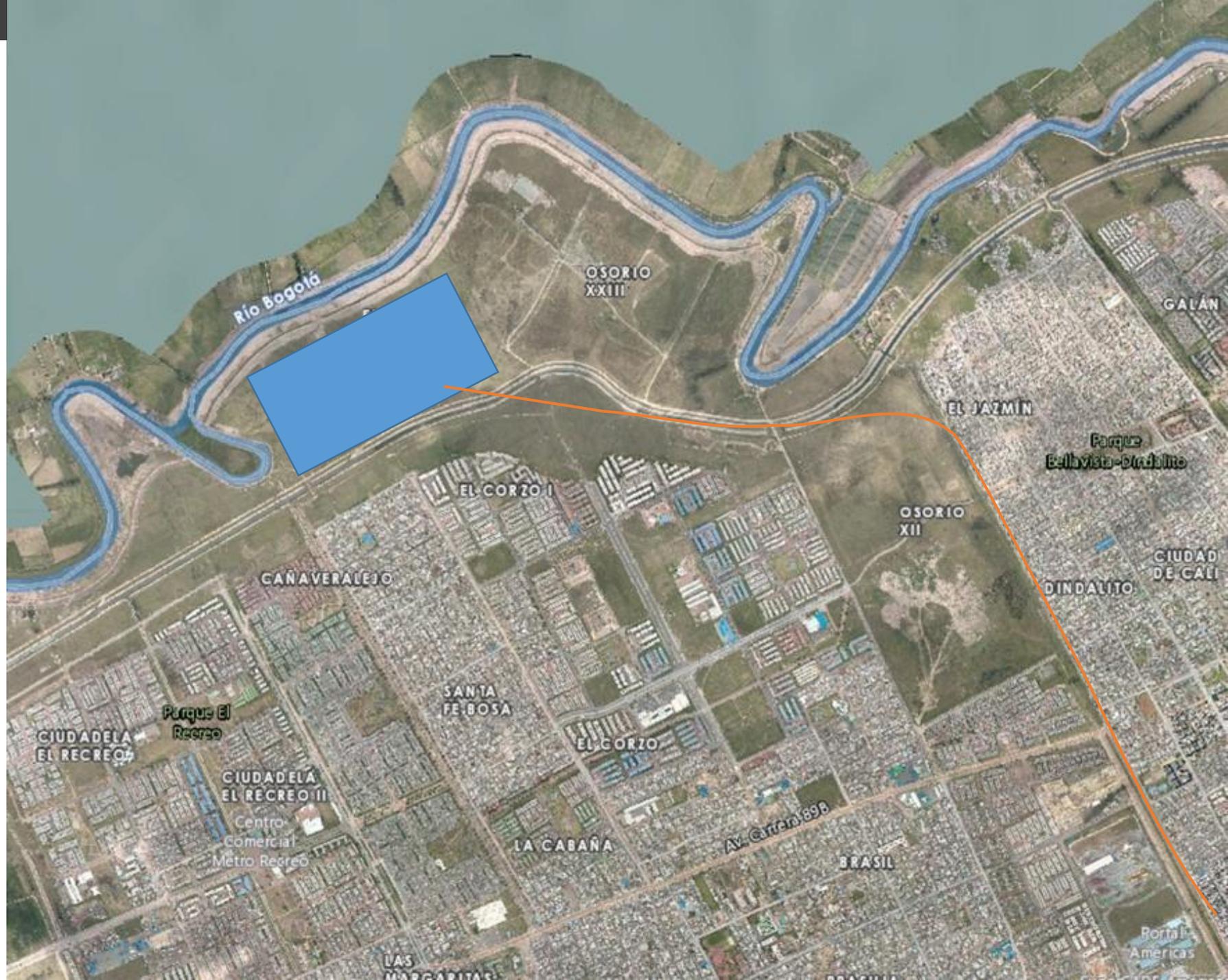


32 hectáreas



1

Centro de control operativo





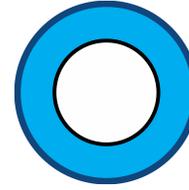
23,96 km

Longitud



100%

Viaducto



16

Estaciones



10

Estaciones integradas
con TransMilenio



12

Estaciones con edificios
laterales de acceso



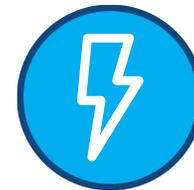
28

Edificios de acceso



4

Estaciones
convencionales



100%

Eléctrico



Capacidad operativa



1.050.000

Capacidad pasajeros
día



72.000 pax

Capacidad hora /
sentido



90 seg

Intervalo en hora pico



80 km/h

Velocidad máxima de
operación



43 km/h

Velocidad comercial



30

Trenes al inicio de
operación



Beneficios



2,92 millones

Habitantes beneficiados con el proyecto



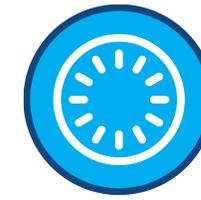
88%

Pertenecen a estratos 1,2 y 3



9 localidades

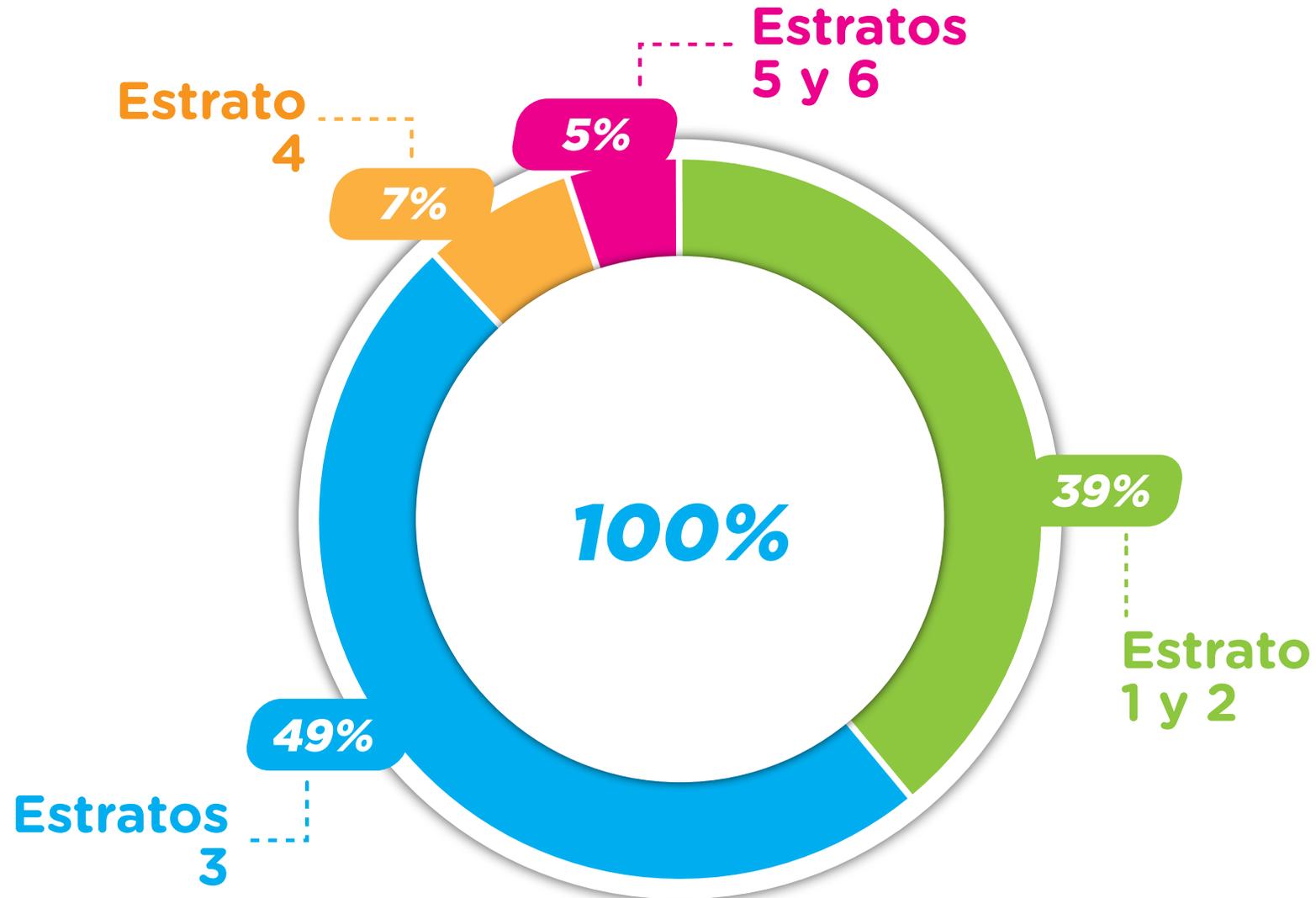
Bosa, Kennedy, Puente Aranda, Antonio Nariño, Santa Fe, Mártires, Teusaquillo, Chapinero y Barrios Unidos



27 minutos

Tiempo de viaje entre Portal Américas y Calle 72

Beneficios por estrato



Ahorro en horas de viaje al día



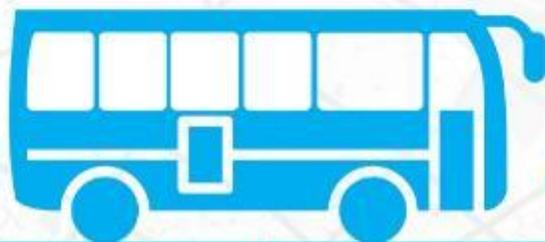
Más tiempo libre, mejor calidad de vida



Más tiempo libre, mejor calidad de vida

METRO AL 2030

Emisión de CO₂ por persona,
según medio de transporte



En bus
**2 veces
mayor**



En moto
**3 veces
mayor**



En carro
**5 veces
mayor**



se dejarían de emitir
171.000 toneladas de CO₂ al año

Menos accidentes de tránsito



Menos recorridos de buses y carros



Mejorará el servicio en Av. Caracas



Un metro amigable con el planeta

METRO AL 2030



Reducción de consumo de combustible

19 millones
de galones en cada año



13 millones
en vehículos públicos



6 millones
en vehículos privados



Integración con la bicicleta



19 km

Ciclorrutas



9,750

Cupos de
cicloparqueaderos



Nuevo espacio público



1'348.106 m²

Espacio público renovado.
Estas áreas incluyen andenes,
separadores, parques, ciclorrutas, vías,
vías de TransMilenio



94.856 m²

Espacio público generado.
Incluye estaciones y bienes fiscales
en todo el proyecto



Trenes



1.800 pasajeros

Por tren



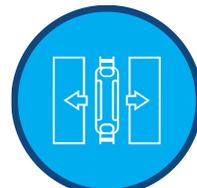
15%

Pasajeros sentados



140 m

Longitud



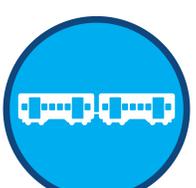
2,90 m

Ancho



370 toneladas aprox.

Peso tren para 7 coches

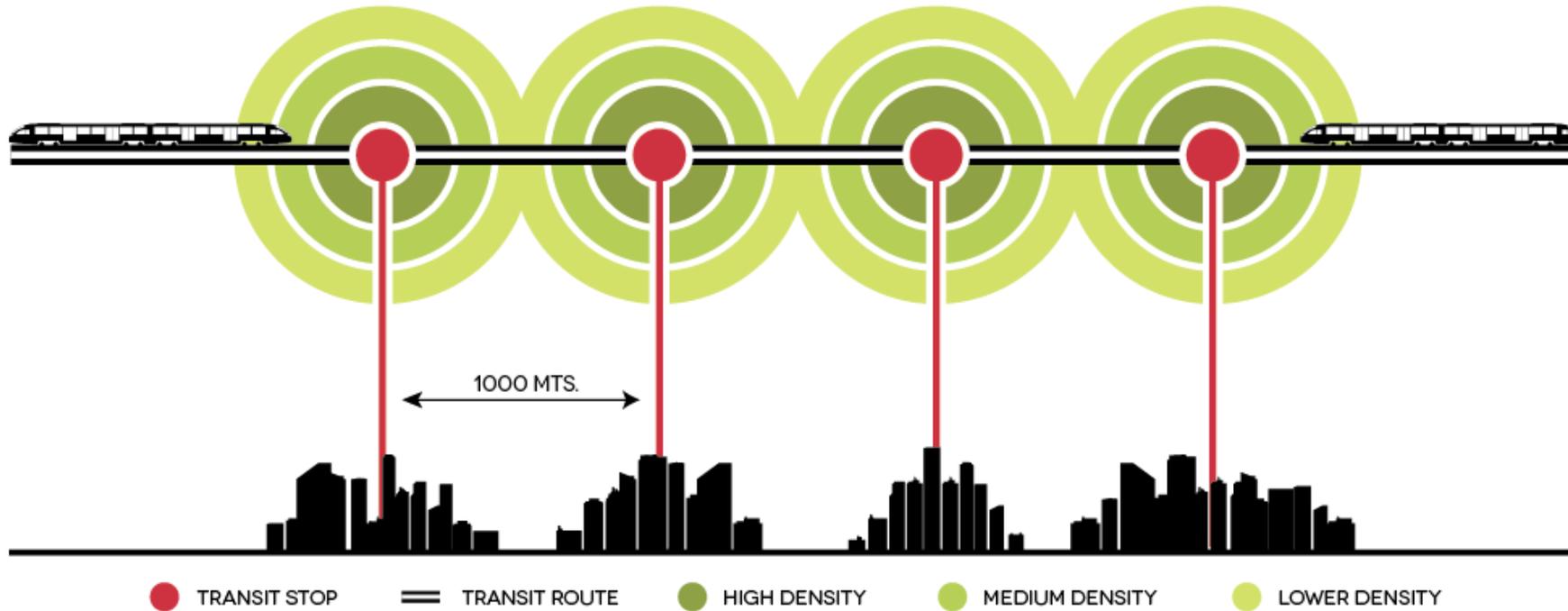


6 a 7

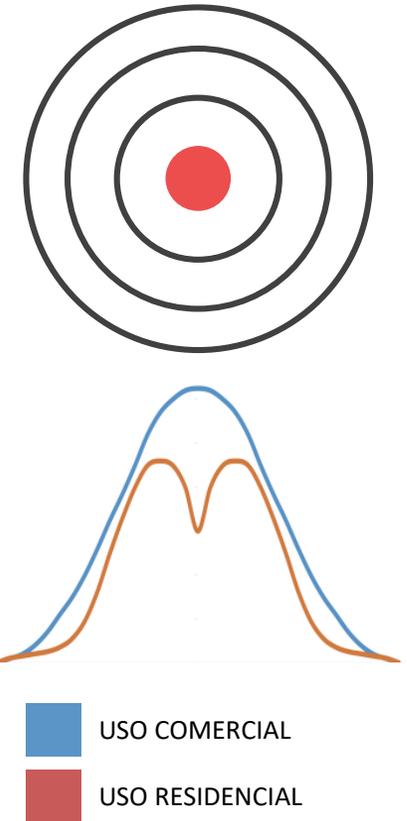
Vagones

Desarrollo Orientado al Transporte

Nodos compactos unidos por transporte masivo



Curva típica del incremento del valor del uso residencial y comercial.



Principios DOT PLMB

Transporte

La PLMB refuerza el sistema de movilidad existente.

Se articula directamente con 12 estaciones de TransMilenio.

Las estaciones se convierten en **nodo multimodal**: SITP, bicicletas, patinetas eléctricas y peatones.



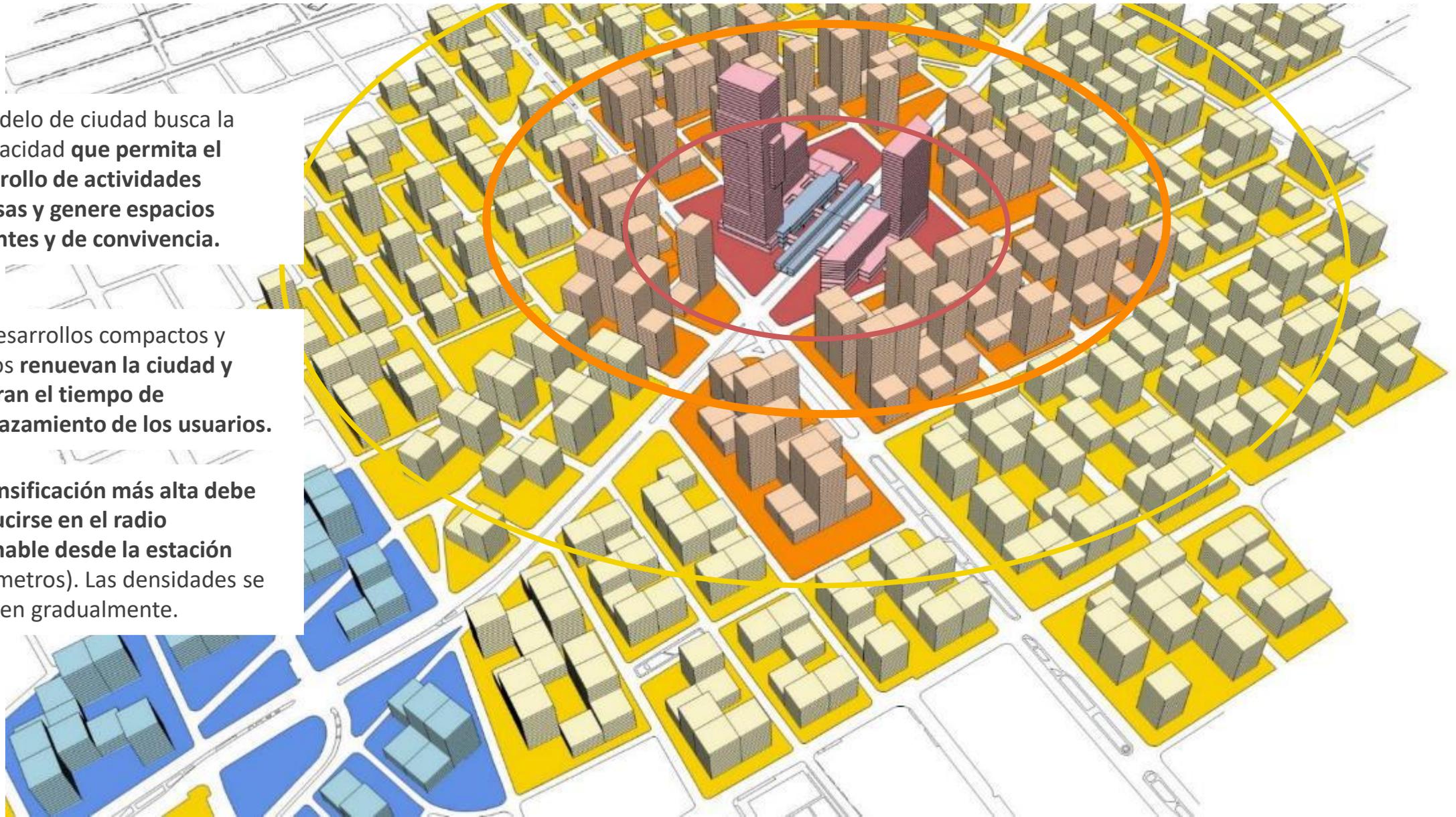
Principios DOT PLMB

Compactar y densificar

El modelo de ciudad busca la compacidad **que permita el desarrollo de actividades diversas y genere espacios vibrantes y de convivencia.**

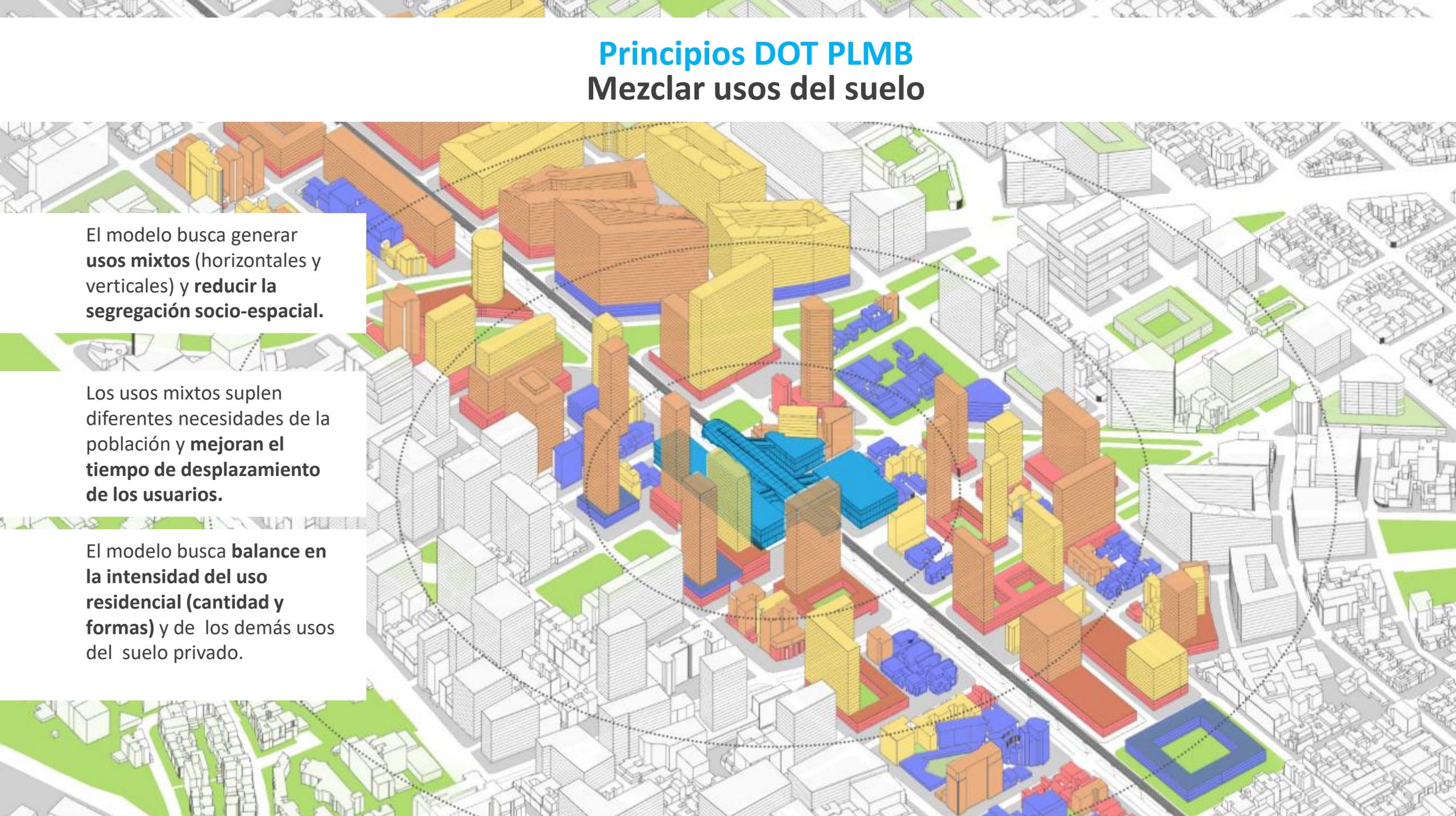
Los desarrollos compactos y densos **renuevan la ciudad y mejoran el tiempo de desplazamiento de los usuarios.**

La densificación más alta debe producirse en el **radio caminable desde la estación (400 metros)**. Las densidades se reducen gradualmente.



Principios DOT PLMB

Mezclar usos del suelo



El modelo busca generar **usos mixtos** (horizontales y verticales) y **reducir la segregación socio-espacial**.

Los usos mixtos suplen diferentes necesidades de la población y **mejoran el tiempo de desplazamiento de los usuarios**.

El modelo busca **balance en la intensidad del uso residencial (cantidad y formas)** y de los demás usos del suelo privado.

Principios DOT PLMB

Caminar

En las esquinas de los módulos de acceso de las estaciones habrá **pasos a nivel por cebra y semaforizados**, para que los peatones puedan llegar de manera segura a las estaciones.

En estaciones de difícil acceso se contemplan **pasarelas o puentes peatonales** que faciliten la llegada a las estaciones de metro.

La localización de las estaciones a los costados del perfil vial, permite tener una **sencilla conexión peatonal con los barrios y sectores cercanos**. Evitando el cruce peatonal por grandes avenidas.



Principios DOT PLMB

Pedalear



El proyecto metro de Bogotá generará un total de **19 km de ciclorruta** a lo largo de la línea de metro.

Se han tenido en cuenta las **ciclorrutas existentes** que se cruzan con el trazado de metro, así como el **plan de ciclorrutas futuras** que se está desarrollando por parte de la Gerencia de la Bicicleta de la Ciudad.

Los sótanos de las estaciones se habilitarán para **estacionamientos de bicicletas**, determinados por la demanda de usuarios de cada estación.

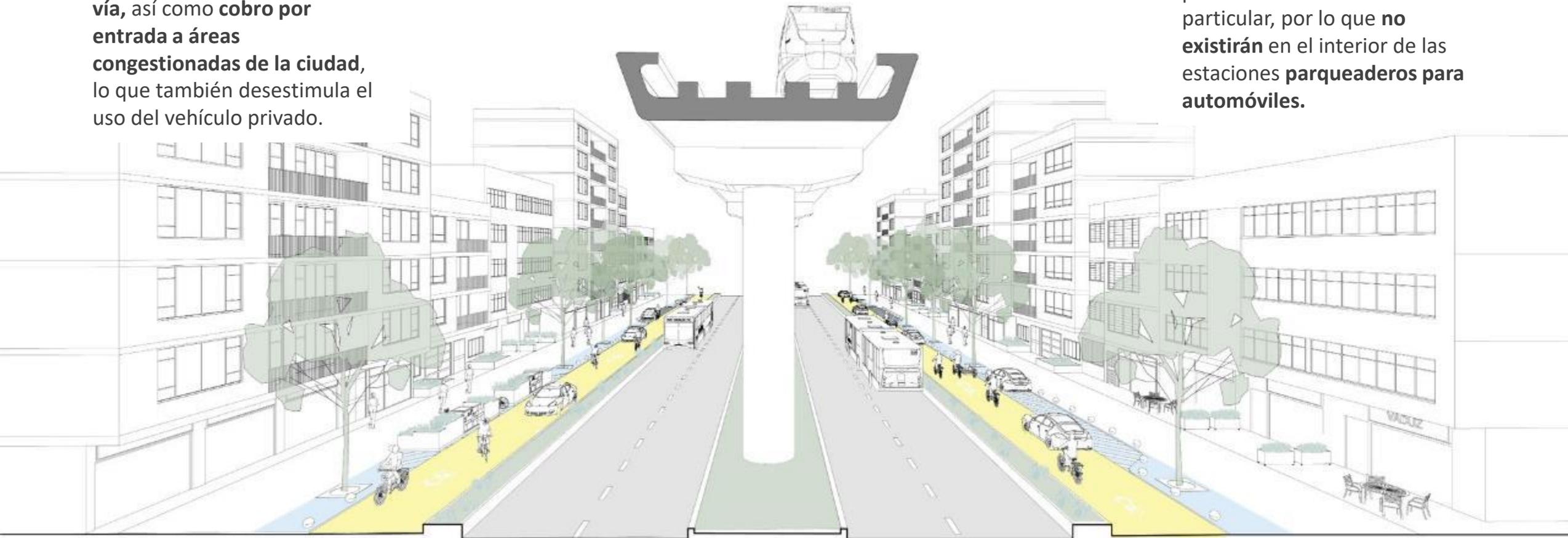


Principios DOT PLMB

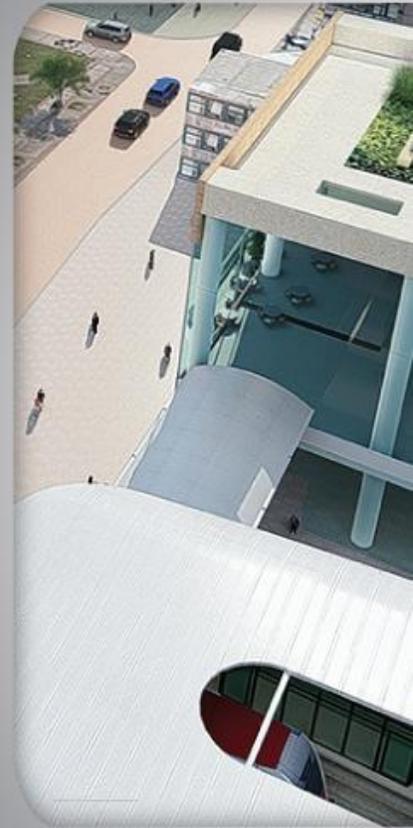
Cambiar

Se busca tener **estrategias de cobro a estacionamientos en vía, así como cobro por entrada a áreas congestionadas de la ciudad**, lo que también desestimula el uso del vehículo privado.

Generar un **cambio en el modo de transporte de las personas**, en especial aquellas que prefieren el uso del vehículo particular, por lo que **no existirán** en el interior de las estaciones **parqueaderos para automóviles**.



Enfoque ambiental



Criterios ambientales para el diseño del viaducto



Viaducto en viga Gran – U

Recubrimientos internos para absorción de ruido.



Pantallas antirruído

Sistema de insonorización del tablero que combina paneles de absorción sonora en las vías y las almas.



Amortiguamiento de vibraciones del viaducto

Aparatos de apoyo LRB (*Lead Rubber Bearing*). Apoyos de caucho para las vigas, de elastómero reforzado con núcleo de plomo.

Permiten aislamiento sísmico y mitigación de ruido y vibración.



Rieles

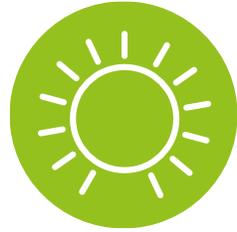
Sistema de sujeción de rieles que incluye la inserción de suelas resilientes que permiten una mejor amortiguación de las vibraciones y del ruido al paso del tren.

Diseño del riel largo soldado evita el efecto de golpeteo.

Alternativas de eco-eficiencia



Ventilación
natural



Iluminación
natural



La iluminación nocturna al interior de las estaciones será de tecnología LED, con el objetivo de reducir el consumo de energía.



Recuperación de
aguas lluvias



El **35%** de la energía generada en el frenado se concentra en la barra guía, lo que permite reaprovecharla cuando se reanuda el desplazamiento.



Todos los equipos requeridos para el funcionamiento de las estaciones deberán contar con una certificación de bajo consumo energético.



Todas las llaves, grifos, sanitarios o duchas contarán con dispositivos para el ahorro de agua.



Ciclo – parqueaderos



Puntos Ecológicos

Recipientes para la disposición de residuos ordinarios, residuos aprovechables y residuos de papel.



Trenes y sistemas metroferroviales

Sistema de conducción automática – UTO (*Unattended Train Operation*) y grado de automatización GoA4.

Este sistema permite gestionar y optimizar la operación de la línea (aceleración y frenado automáticos de los trenes) para recuperar la energía de frenado.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS

Manejo silvicultural

Stock inicial

3.287 árboles



Conservación
1.548

Traslado
366

Tala
1.373

Relación
2,1 árboles nuevos
por cada
árbol talado

Stock después de la obra

4.834 árboles



Conservación
1.548

Traslado
366

Siembra
2.920

Reutilización de residuos de construcción y demolición (RCD)

Generación de RCD

Volumen
de excavación
2.535.000 m³



Material
de demolición
658.000 m³



Aprovechamiento de RCD

Reutilización
de RCD (30%)
958.000 m³



Banca multilateral

Salvaguardas ambientales, sociales y de Seguridad y Salud en el Trabajo (SST)

18
políticas



Banco Interamericano de Desarrollo (BID)

1. Política de medio ambiente y cumplimiento de salvaguardas (OP -703)
2. Política de gestión de riesgo de desastres naturales (OP-704).
3. Política operativa sobre reasentamiento involuntario (OP-710).
4. Igualdad de género en el desarrollo (OP-761).
5. Política de acceso a información (OP-102).

Banco Mundial (BM)

6. Evaluación ambiental (OP 4.01).
7. Manejo de pesticidas (OP 4.09)
8. Recursos físicos y culturales (OP 4.11)
9. Reasentamientos involuntarios (OP 4.12)

Banco Europeo de Inversiones (BEI)

10. Evaluación de impactos ambientales y sociales y riesgos.
11. Prevención y eliminación de la contaminación.
12. Biodiversidad y ecosistemas.
13. Cambio climático.
14. Patrimonio cultural.
15. Reasentamiento involuntario.
16. Derechos e intereses de grupos vulnerables.
17. Estándares laborales.
18. Salud ocupacional y pública, seguridad en el trabajo.

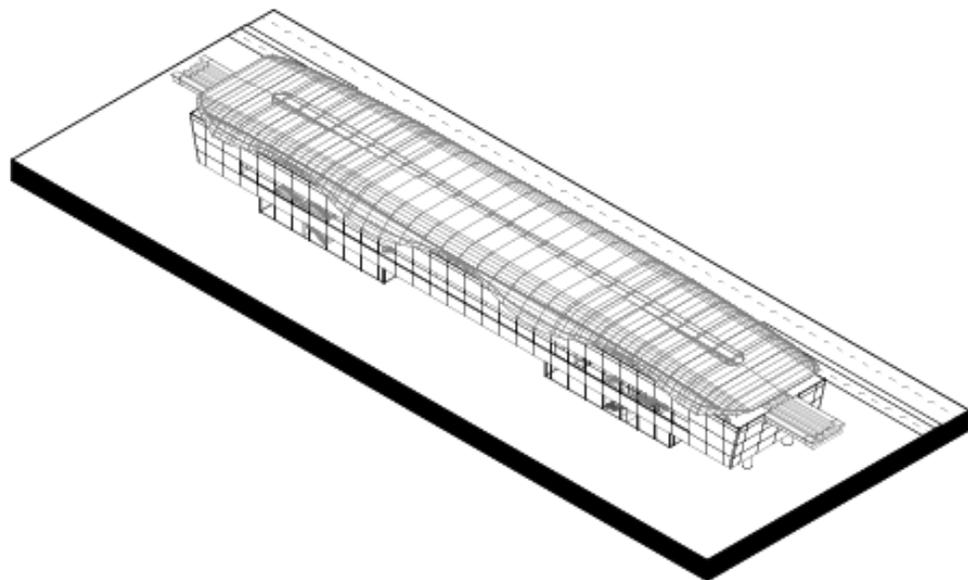
Estaciones



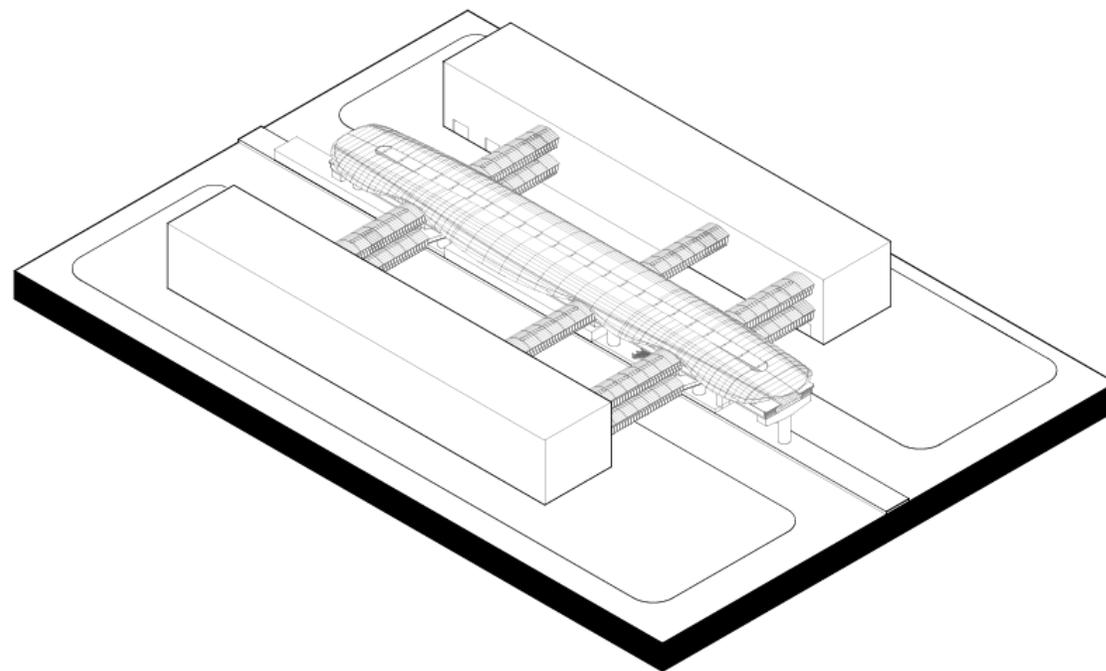
Tipologías de estaciones PLMB



Mezzanine

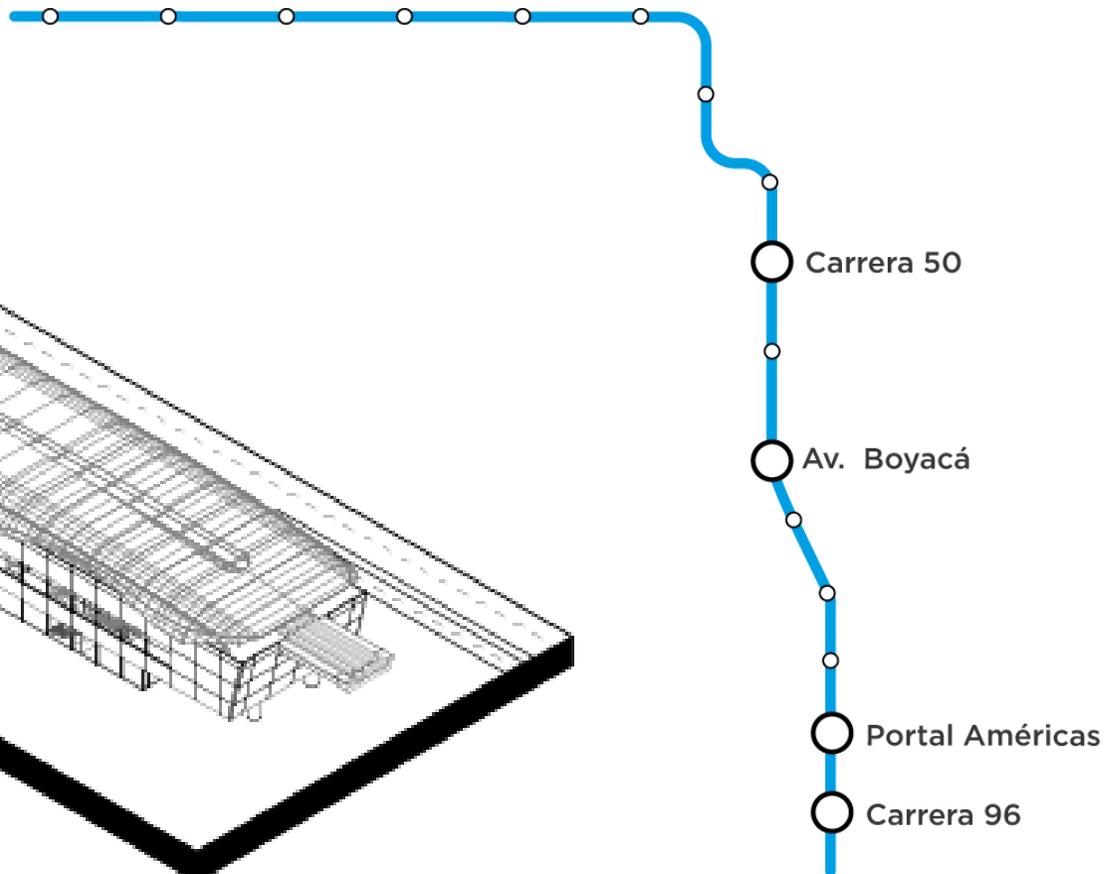
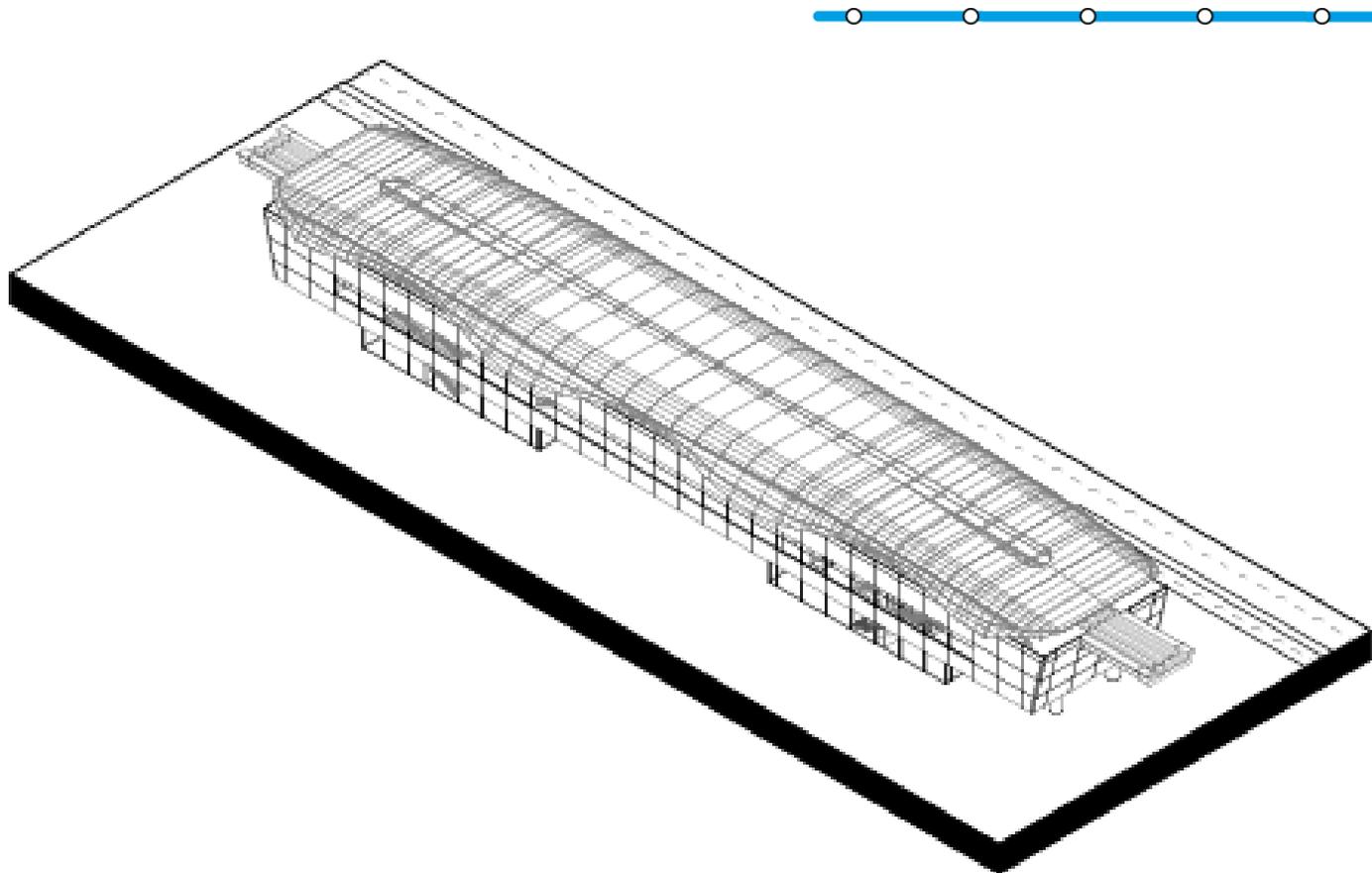


Edificios de acceso





Mezzanine





Mezzanine Niveles

ÁREA NO PAGA

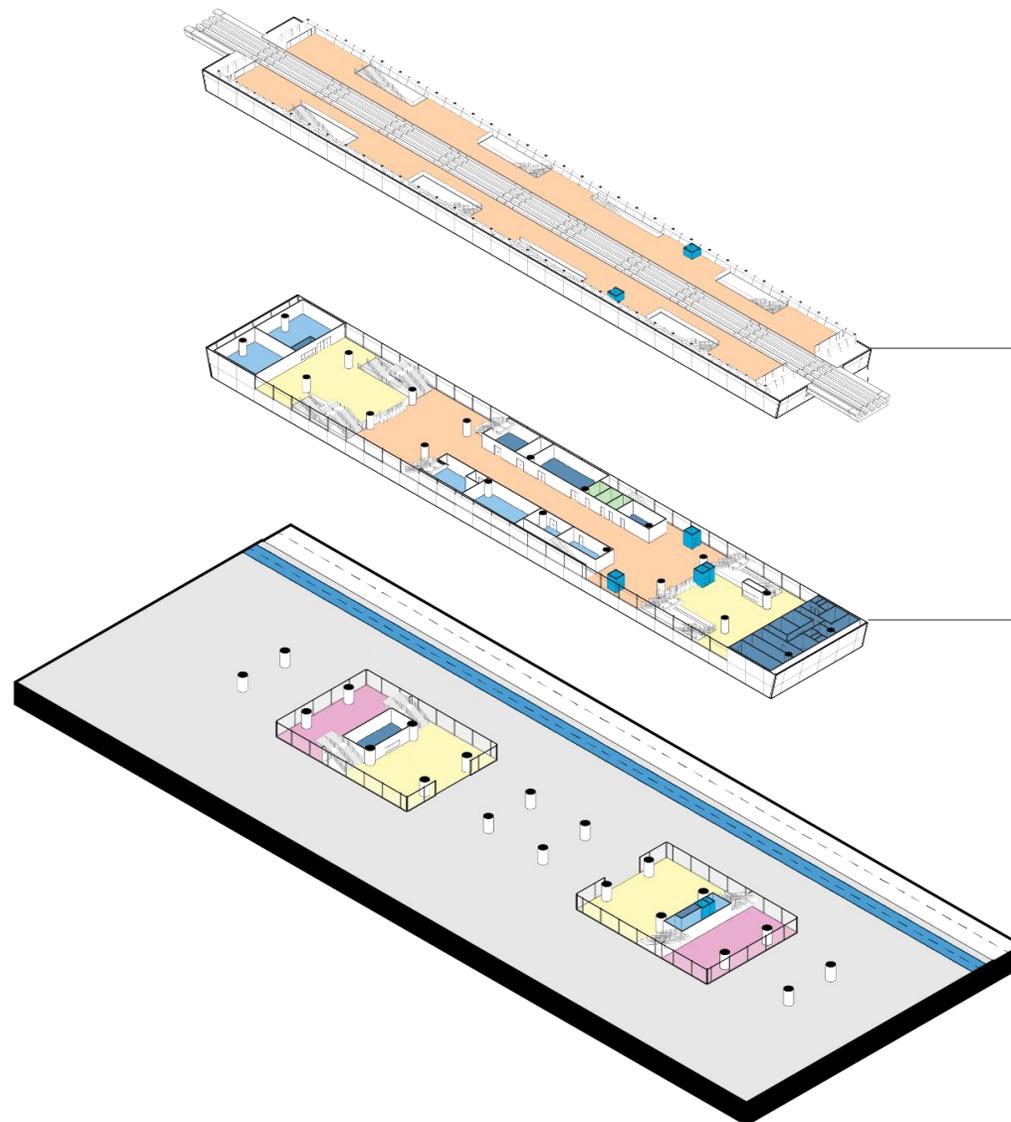
ÁREA PAGA

ÁREA OPERATIVA

ÁREA TÉCNICA

OTROS USOS

BAÑOS PÚBLICOS



NIVEL 3
Nivel plataforma de embarque

NIVEL 2
Nivel ingreso área paga

NIVEL 1
Nivel de acceso desde calle

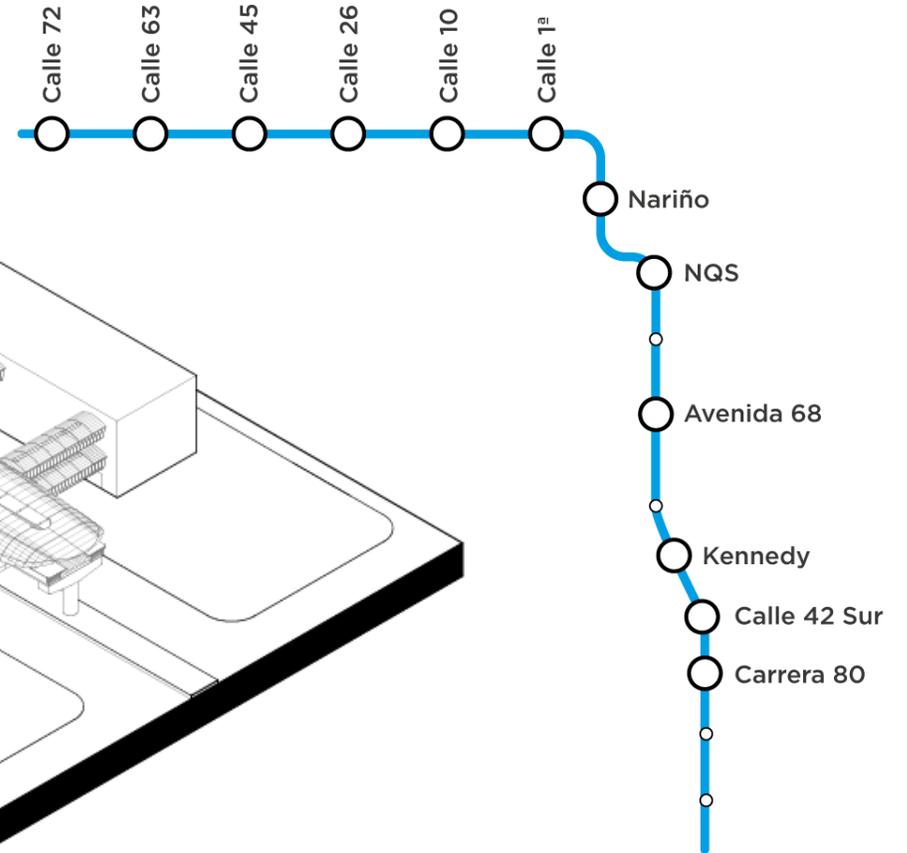
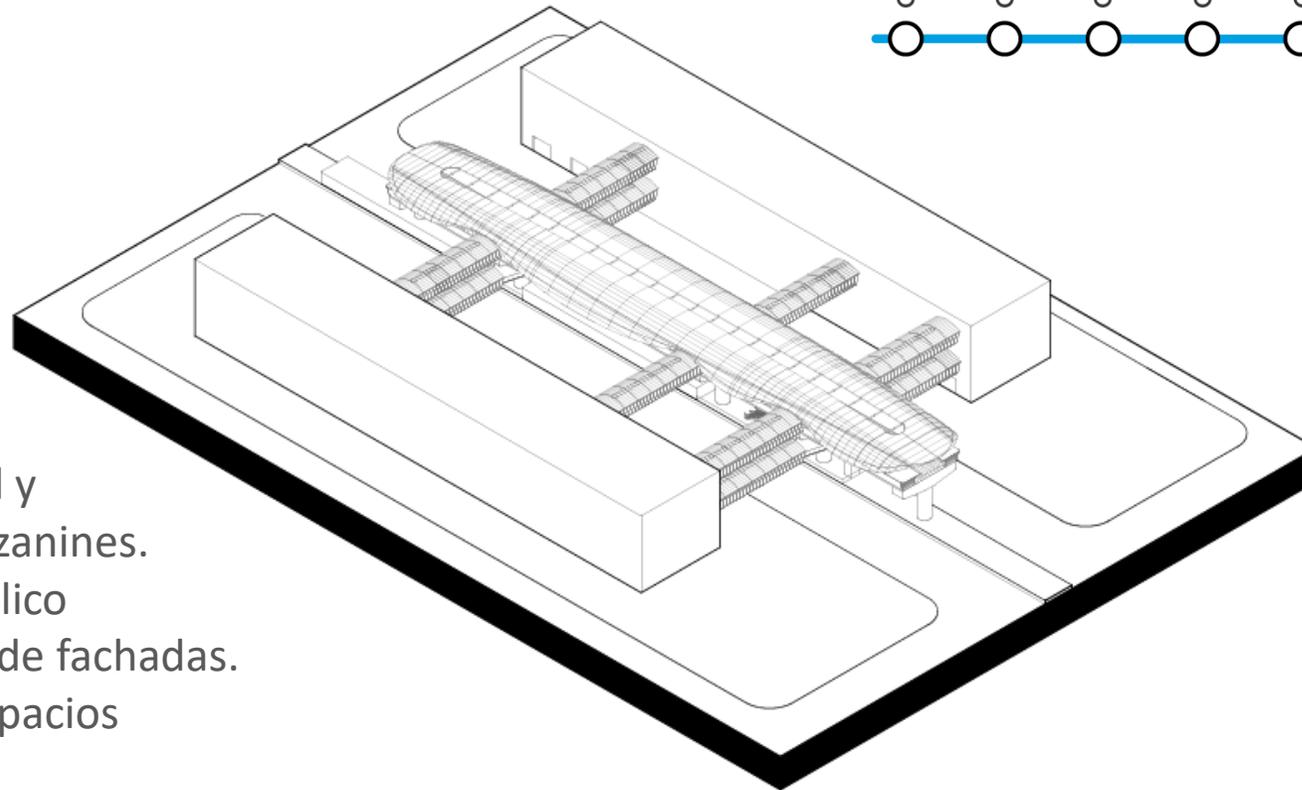


Edificios de acceso

12 estaciones
28 edificios

Objetivos

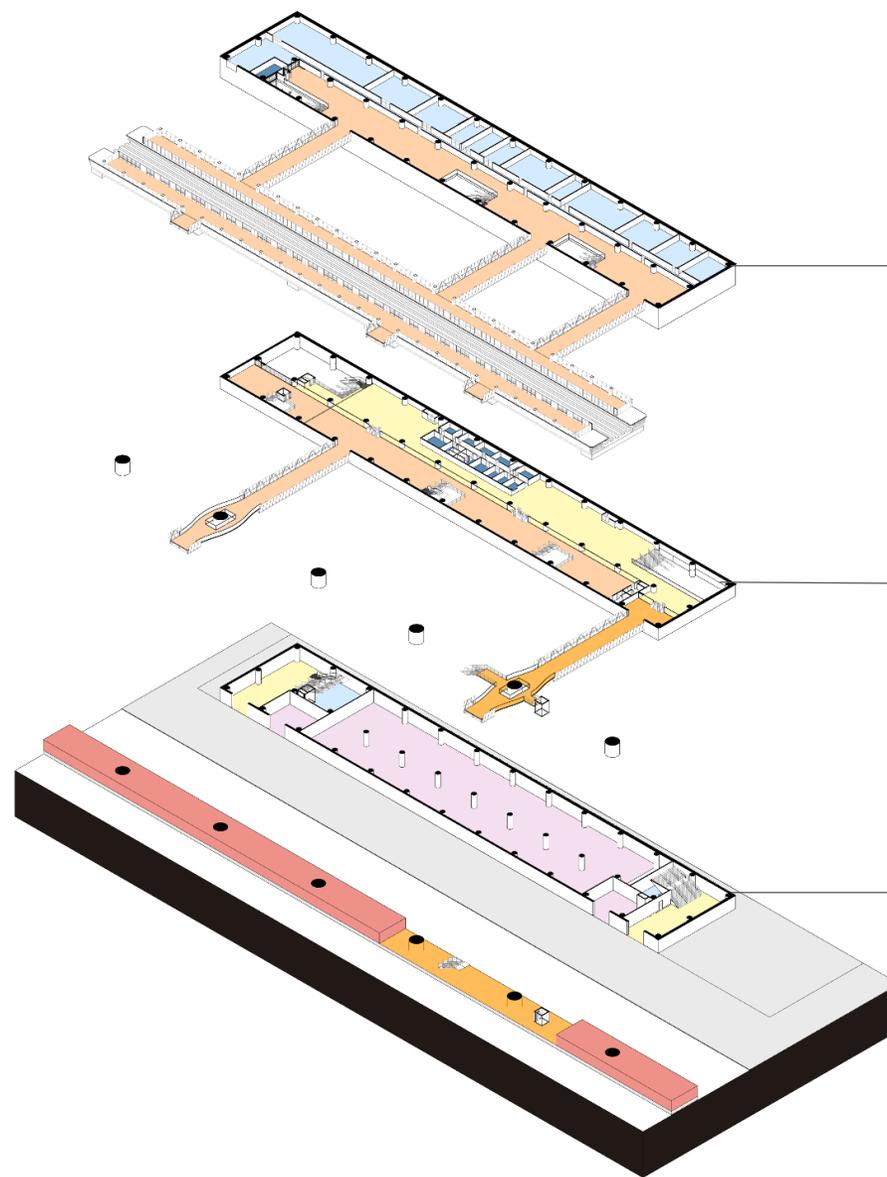
- Evitar el impacto visual y urbanístico de los mezzanines.
- Ampliar el espacio público mediante el retroceso de fachadas.
- Captura de Valor en espacios remanentes.





Edificios de acceso Niveles

- ÁREA NO PAGA
- ÁREA PAGA
- ÁREA PAGA TRANSMILENIO
- ÁREA OPERATIVA
- ÁREA TÉCNICA
- OTROS USOS
- BAÑOS PÚBLICOS
- TRANSMILENIO



NIVEL 3
Nivel plataforma de embarque

NIVEL 2
Nivel ingreso área paga

NIVEL 1
Nivel de acceso desde calle

Estaciones área construida y área servicios adicionales

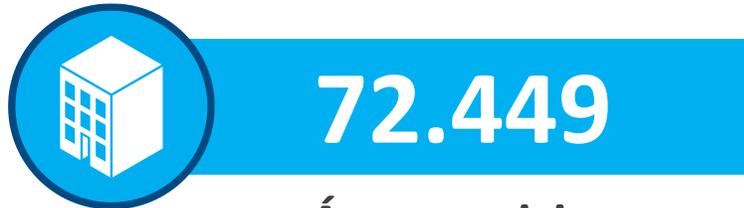
ESTACIÓN	UBICACIÓN / DIRECCIÓN	Área construida estación (m ²)	Área servicios adicionales (m ²)	% Áreas servicios adicionales
E1	Avenida Villavicencio entre la Carrera 94 y la Carrera 93	8.065	119	1%
E2	Avenida Villavicencio entre la Carrera 87 y la Avenida Ciudad de Cali	10.093	0	0%
E3	Avenida Villavicencio entre la Carrera 80G Bis y la Carrera 80D	17.010	6.456	38%
E4	Avenida 1 de Mayo entre la Calle 42C Sur y la Calle 42 Sur	16.450	6.600	40%
E5	Avenida 1 de Mayo entre la calle 40Sur y la Calle 39 Sur	18.551	7.285	39%
E6	Avenida 1 de Mayo entre la Carrera 72M Bis y la Avenida Boyacá	8.430	33	0%
E7	Avenida 1 de Mayo entre la Avenida Carrera 68 y la Carrera 52C	14.432	3.015	21%
E8	Avenida 1 de Mayo en la glorieta con la Carrera 50	6.719	86	1%
E9	Avenida NQS entre la Calle 17A Bis Sur y la Diagonal 16 Sur	18.510	5.875	32%
E10	Calle 1 entre la Carrera 24C y la Carrera 24	17.283	7.725	45%
E11	Avenida Caracas entre la Calle 2 y la Calle 3	15.770	5.105	32%
E12	Avenida Caracas entre la Calle 11 y la Calle 13	21.040	6.557	31%
E13	Avenida Caracas entre Calle 24 y Calle 25	14.816	3.518	24%
E14	Avenida Caracas entre Calle 42 y Calle 44	22.022	7.857	36%
E15	Avenida Caracas entre Calle 61 y la Calle 63	18.282	4.428	24%
E16	Avenida Caracas entre la Avenida Calle 72 y la Calle 74	22.987	7.790	34%
TOTALES		250.460	72.449	29%

Estaciones área construida y área servicios adicionales

(m2)



Área construida
estación



Área servicios
adicionales

(%)



Relación entre *ingresos no
tarifarios e ingresos por
recaudo*



Áreas servicios
adicionales

Ascensores (Un)

75



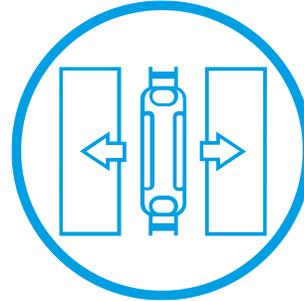
Escaleras mecánicas

218



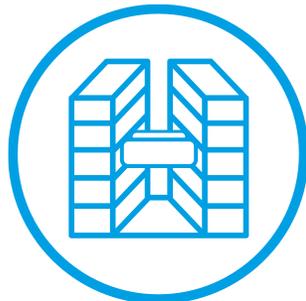
Pasarela de acceso

54



Pasarela de intercambio

11



Pasarela de conexión

9



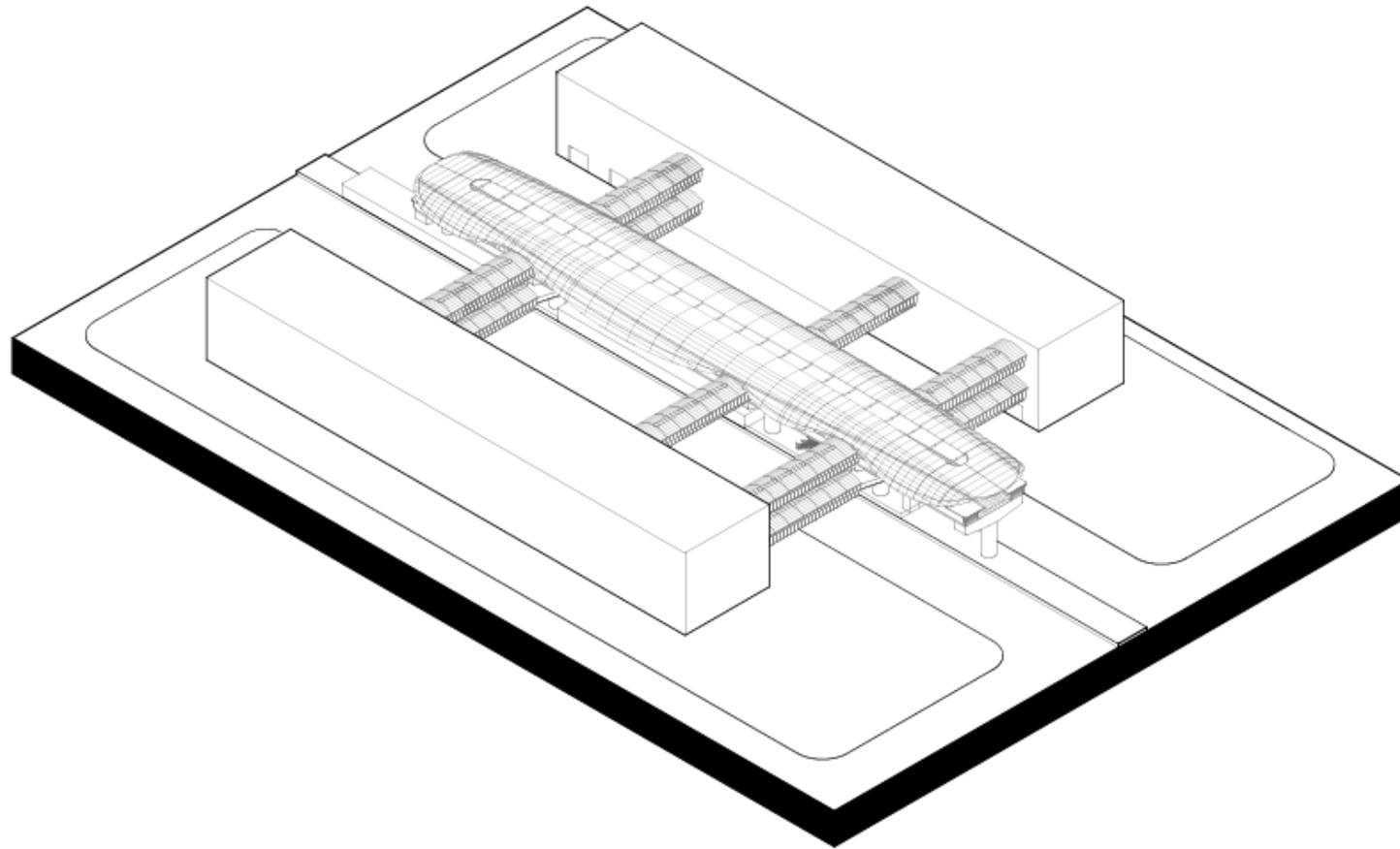
Batería de baños

96*



- **Pasarela de acceso:** conecta un edificio de acceso con una plataforma de embarque.
- **Pasarela de intercambio:** conecta a dos edificios de acceso y permite al usuario cambiar de plataforma de embarque y sentido del viaje.
- **Pasarela de conexión:** conecta un edificio de acceso con una estación de TransMilenio. Esta pasarela siempre se encuentra en el nivel intermedio de un edificio de acceso.
- **Batería de baños:** todas las estaciones deben tener como mínimo tres (3) baterías para hombres y tres (3) baterías para mujeres usuarios de metro.

Tipología intermodal



E9  

NQS

Dg. 16 sur - Calle 17A BIS sur

E11  

Av. Caracas

Calle 2 - Calle 3

E12  

Av. Caracas

Calle 11 - Calle 13

E14  

Av. Caracas

Calle 42 - Calle 44

E15  

Av. Caracas

Calle 61 - Calle 63

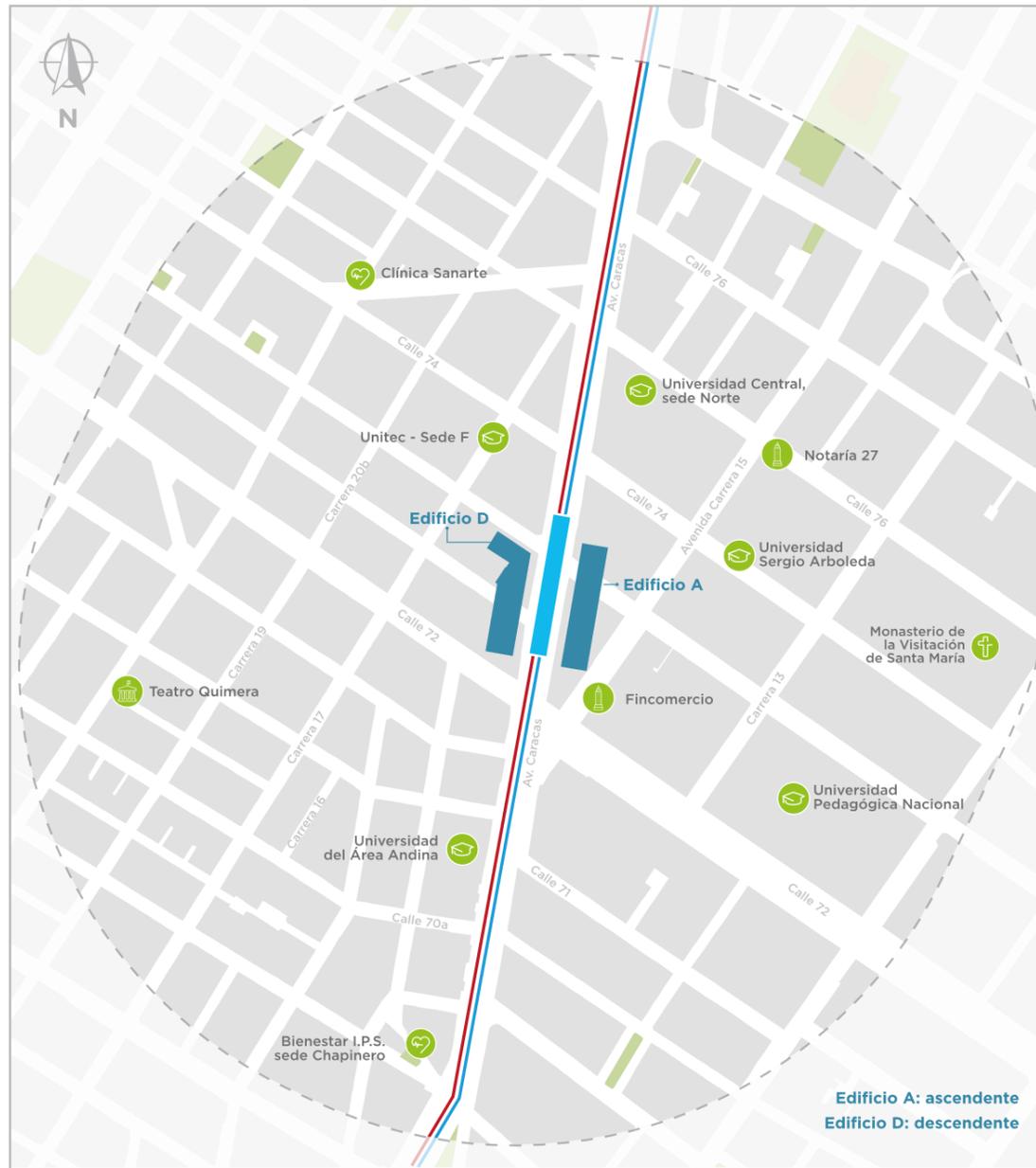
E16  

Av. Caracas

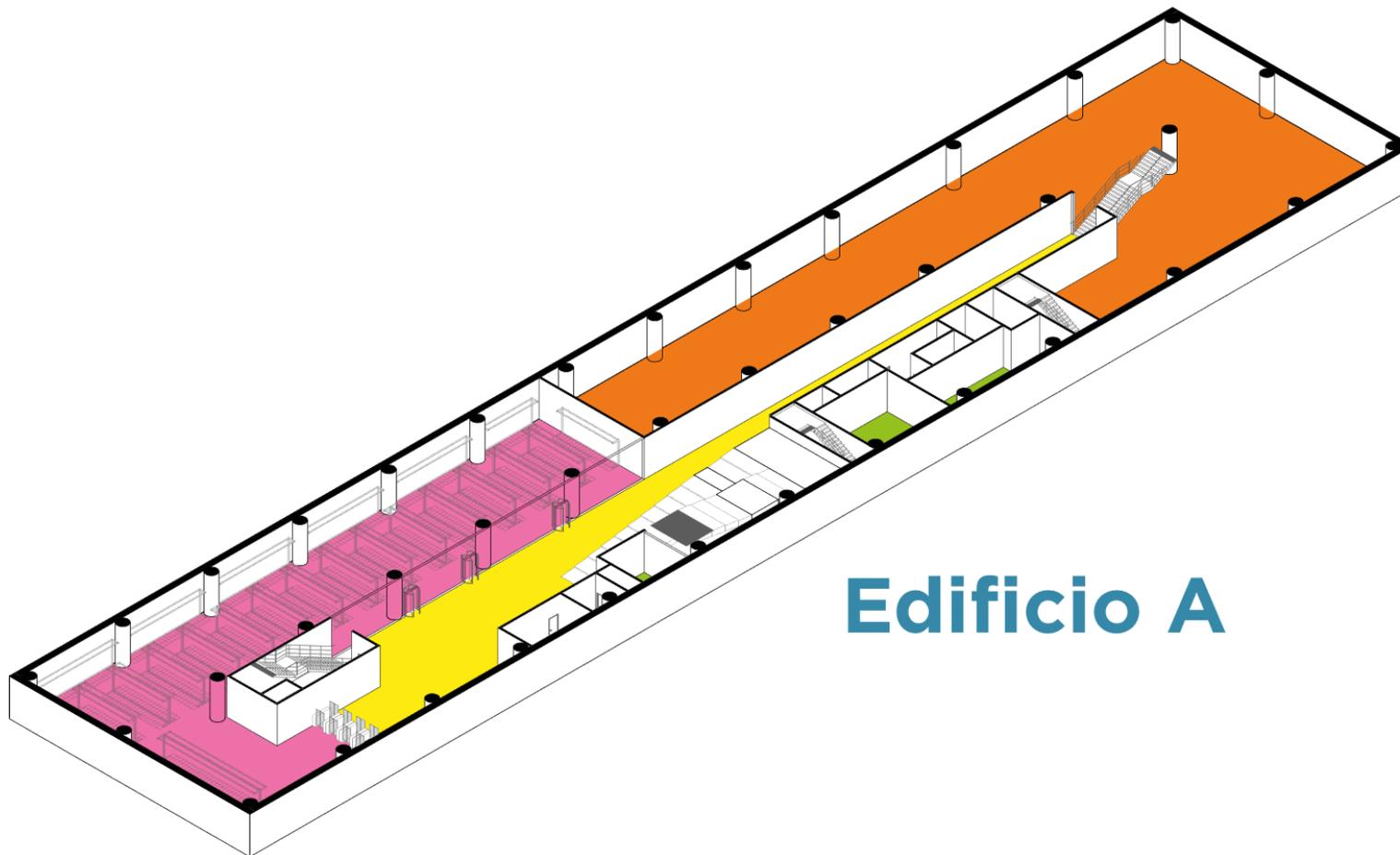
Calle 72 - Calle 74

Ejemplo

ESTACIÓN 16 AV. CARACAS / ESTACIÓN CALLE 72

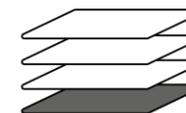


Edificio A: ascendente
 Edificio D: descendente

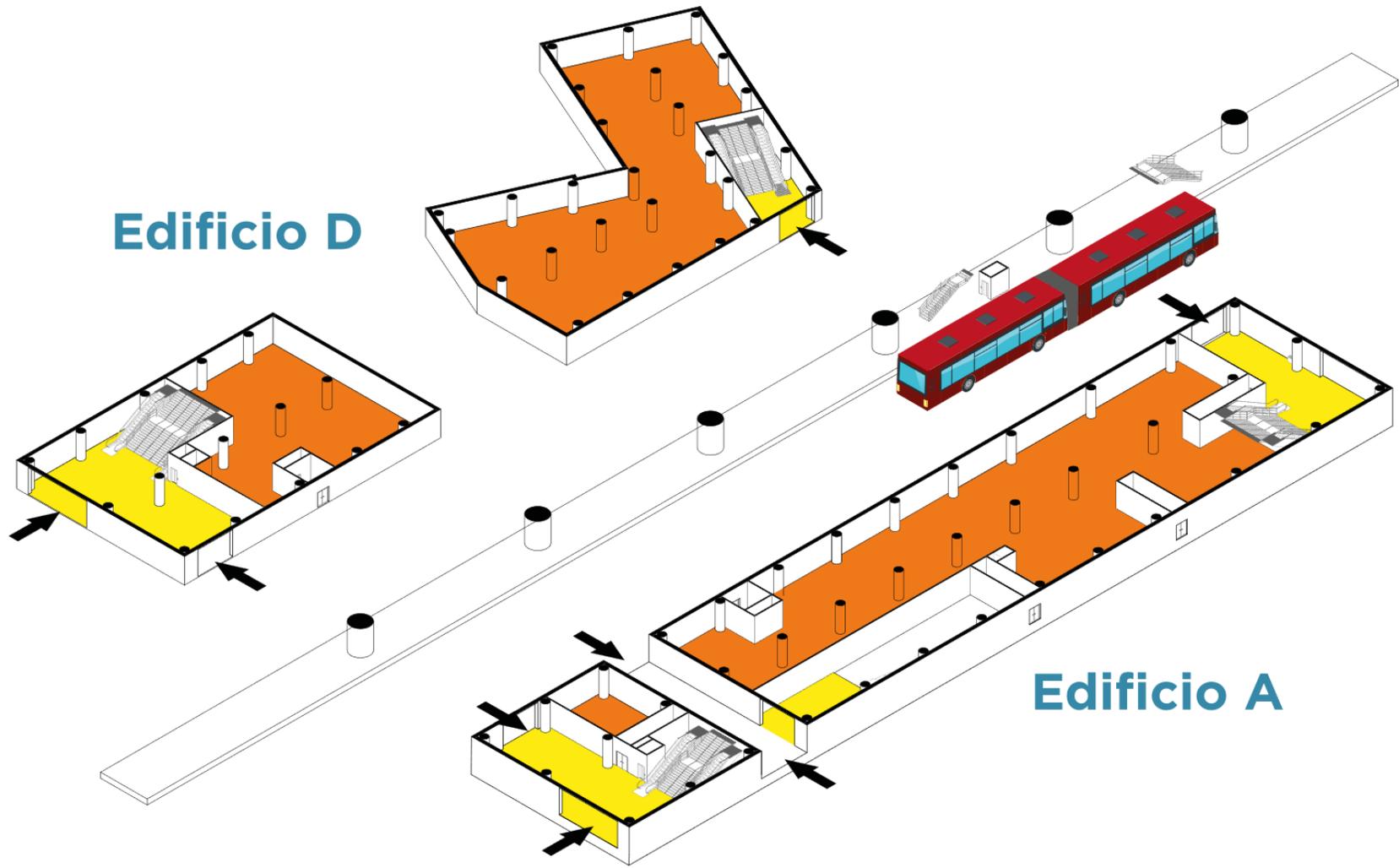


Edificio A

SÓTANO
Cicloparqueaderos



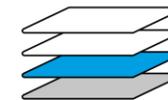
- ÁREA DE ACCESO SIN PAGO**
Los usuarios pueden circular sin necesidad de pagar.
- ÁREA DE CIRCULACIÓN PAGA DEL METRO**
Los usuarios ingresan al sistema metro tras pagar su pasaje.
- ÁREA DE CIRCULACIÓN PAGA TRANSMILENIO**
Los usuarios ingresan al sistema TransMilenio tras pagar el pasaje.
- ÁREA TÉCNICA**
Desde aquí se coordina el funcionamiento de la estación.
- ÁREA COMERCIAL Y DE SERVICIOS**
De ingreso libre, aquí se ubican servicios tales como restaurantes, cafés, cajeros, droguerías, minimercados y CADES.
- BAÑOS PÚBLICOS**
- CICLOPARQUEADEROS**



Edificio D

Edificio A

PRIMER PISO



Acceso desde la calle

- **ÁREA DE ACCESO SIN PAGO**
 Los usuarios pueden circular sin necesidad de pagar.

- **ÁREA DE CIRCULACIÓN PAGA DEL METRO**
 Los usuarios ingresan al sistema metro tras pagar su pasaje.

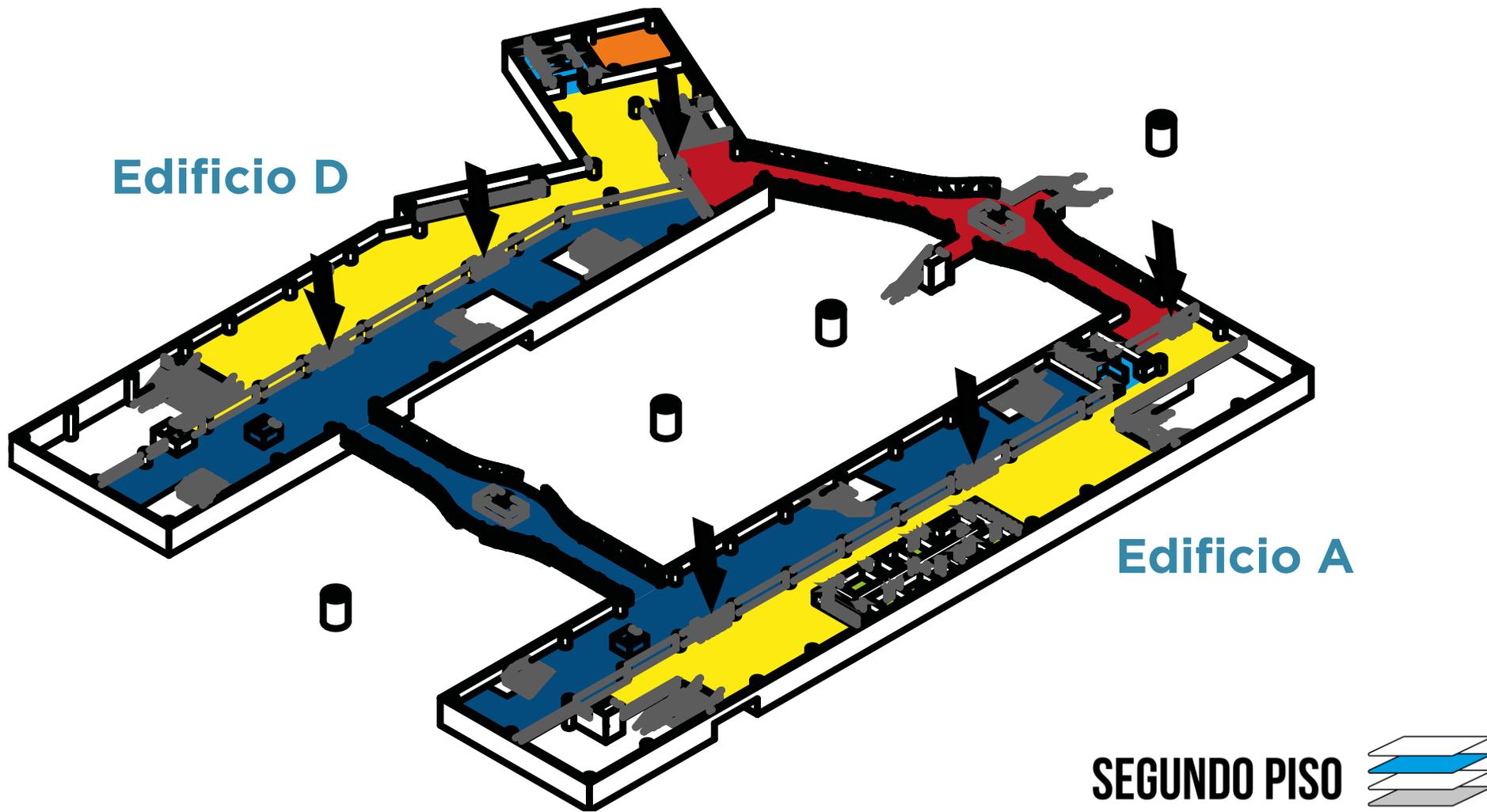
- **ÁREA DE CIRCULACIÓN PAGA TRANSMILENIO**
 Los usuarios ingresan al sistema TransMilenio tras pagar el pasaje.

- **ÁREA TÉCNICA**
 Desde aquí se coordina el funcionamiento de la estación.

- **ÁREA COMERCIAL Y DE SERVICIOS**
 De ingreso libre, aquí se ubican servicios tales como restaurantes, cafés, cajeros, droguerías, minimercados y CADES.

- **BAÑOS PÚBLICOS**

- **CICLOPARQUEADEROS**

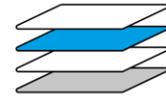


Edificio D

Edificio A

SEGUNDO PISO

Ingreso área paga



- **ÁREA DE ACCESO SIN PAGO**

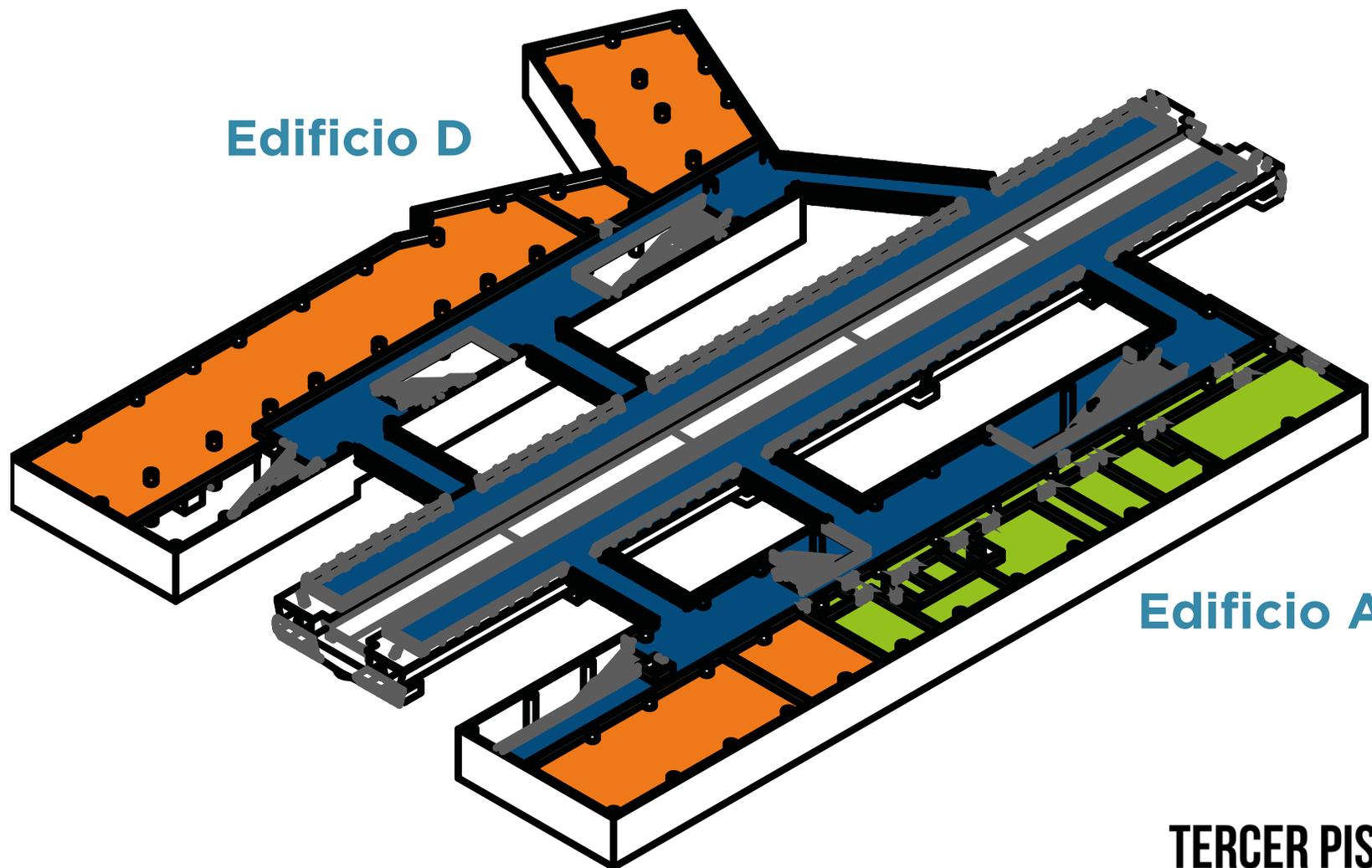
Los usuarios pueden circular sin necesidad de pagar.
- **ÁREA DE CIRCULACIÓN PAGA DEL METRO**

Los usuarios ingresan al sistema metro tras pagar su pasaje.
- **ÁREA DE CIRCULACIÓN PAGA TRANSMILENIO**

Los usuarios ingresan al sistema TransMilenio tras pagar el pasaje.
- **ÁREA TÉCNICA**

Desde aquí se coordina el funcionamiento de la estación.
- **ÁREA COMERCIAL Y DE SERVICIOS**

De ingreso libre, aquí se ubican servicios tales como restaurantes, cafés, cajeros, droguerías, minimercados y CADES.
- **BAÑOS PÚBLICOS**
- **CICLOPARQUEADEROS**

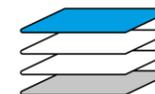


Edificio D

Edificio A

TERCER PISO

Plataforma de embarque



● **ÁREA DE ACCESO SIN PAGO**

Los usuarios pueden circular sin necesidad de pagar.

● **ÁREA DE CIRCULACIÓN PAGA DEL METRO**

Los usuarios ingresan al sistema metro tras pagar su pasaje.

● **ÁREA DE CIRCULACIÓN PAGA TRANSMILENIO**

Los usuarios ingresan al sistema TransMilenio tras pagar el pasaje.

● **ÁREA TÉCNICA**

Desde aquí se coordina el funcionamiento de la estación.

● **ÁREA COMERCIAL Y DE SERVICIOS**

De ingreso libre, aquí se ubican servicios tales como restaurantes, cafés, cajeros, droguerías, minimercados y CADES.

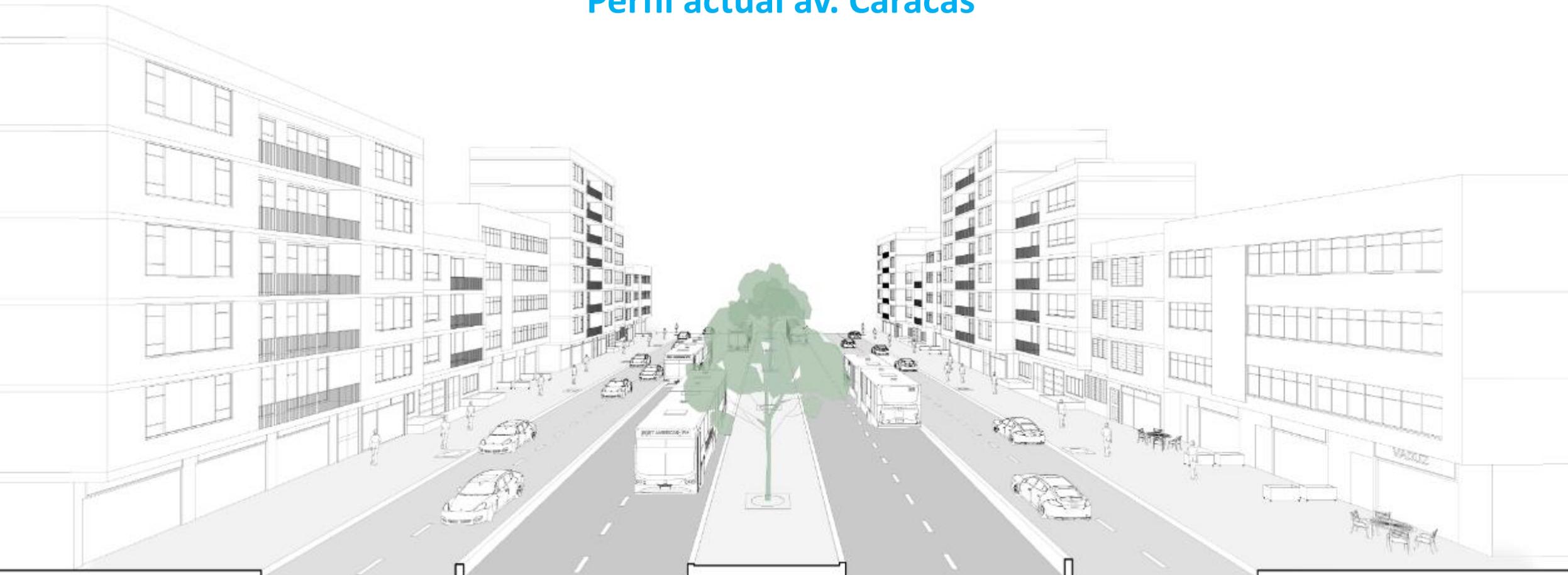
● **BAÑOS PÚBLICOS**

● **CICLOPARQUEADEROS**

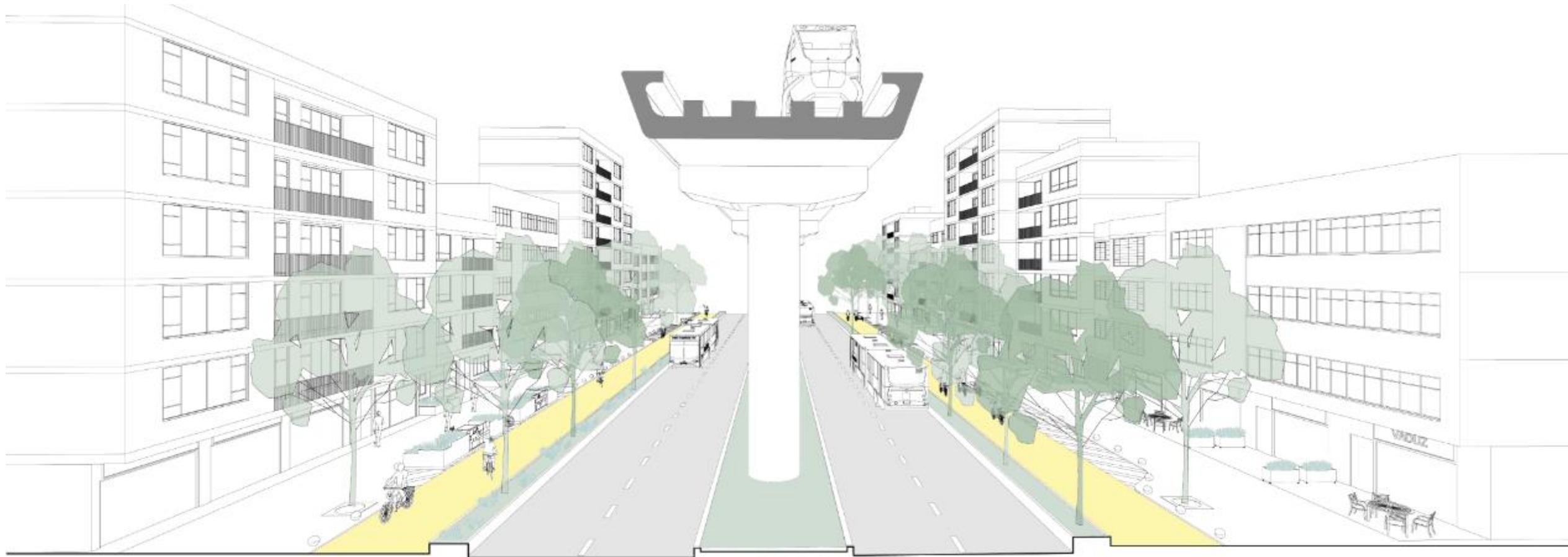
Nueva avenida Caracas norte



Perfil actual av. Caracas

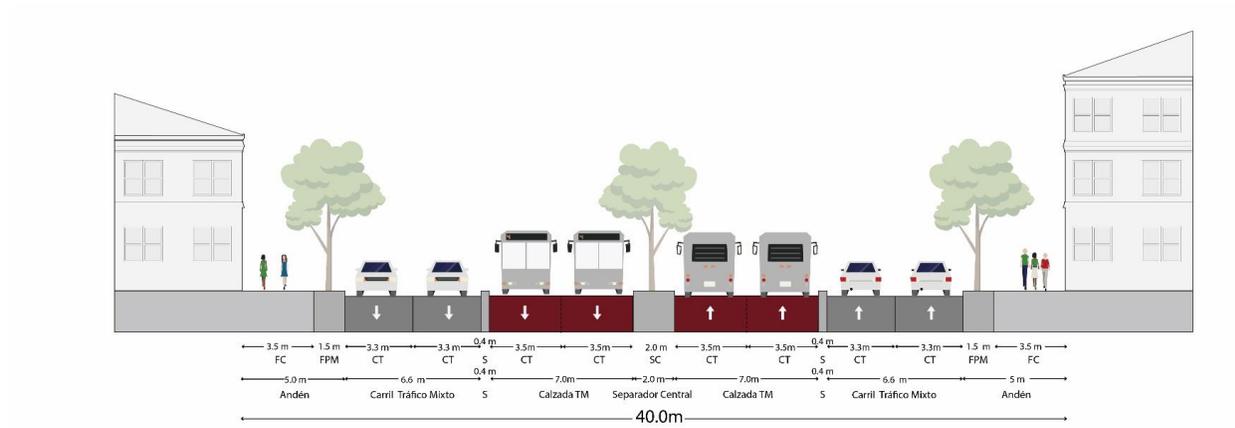


Avenida Caracas: futuro perfil

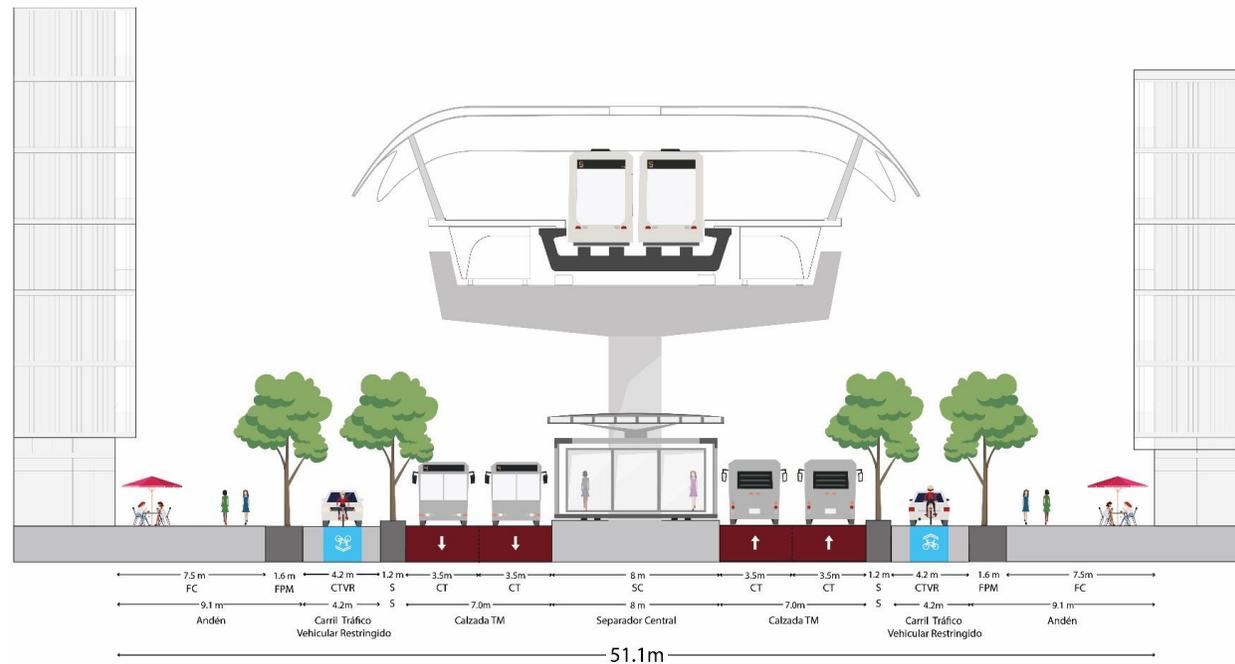


Avenida Caracas

Perfil actual



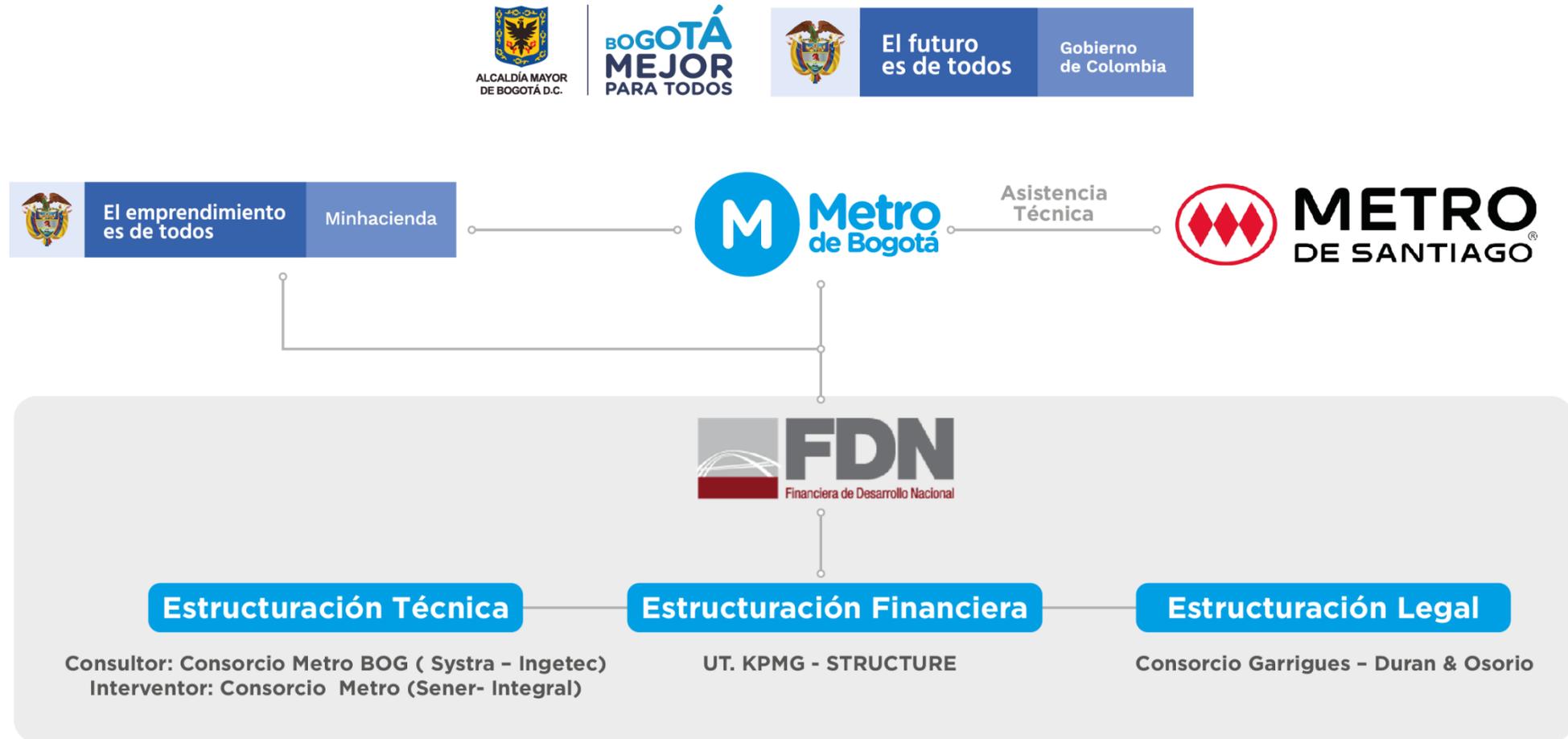
Perfil propuesto



PLMB: Proceso de estructuración



Organización para la Estructuración Integral

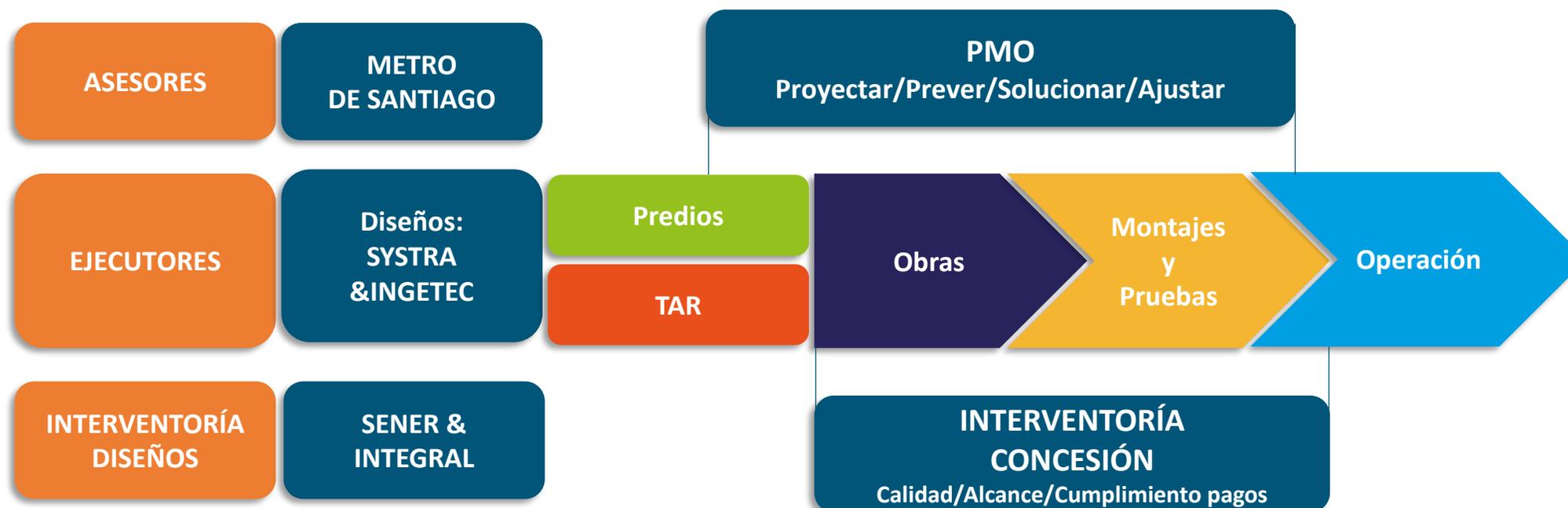


Fases del proyecto y acompañamiento

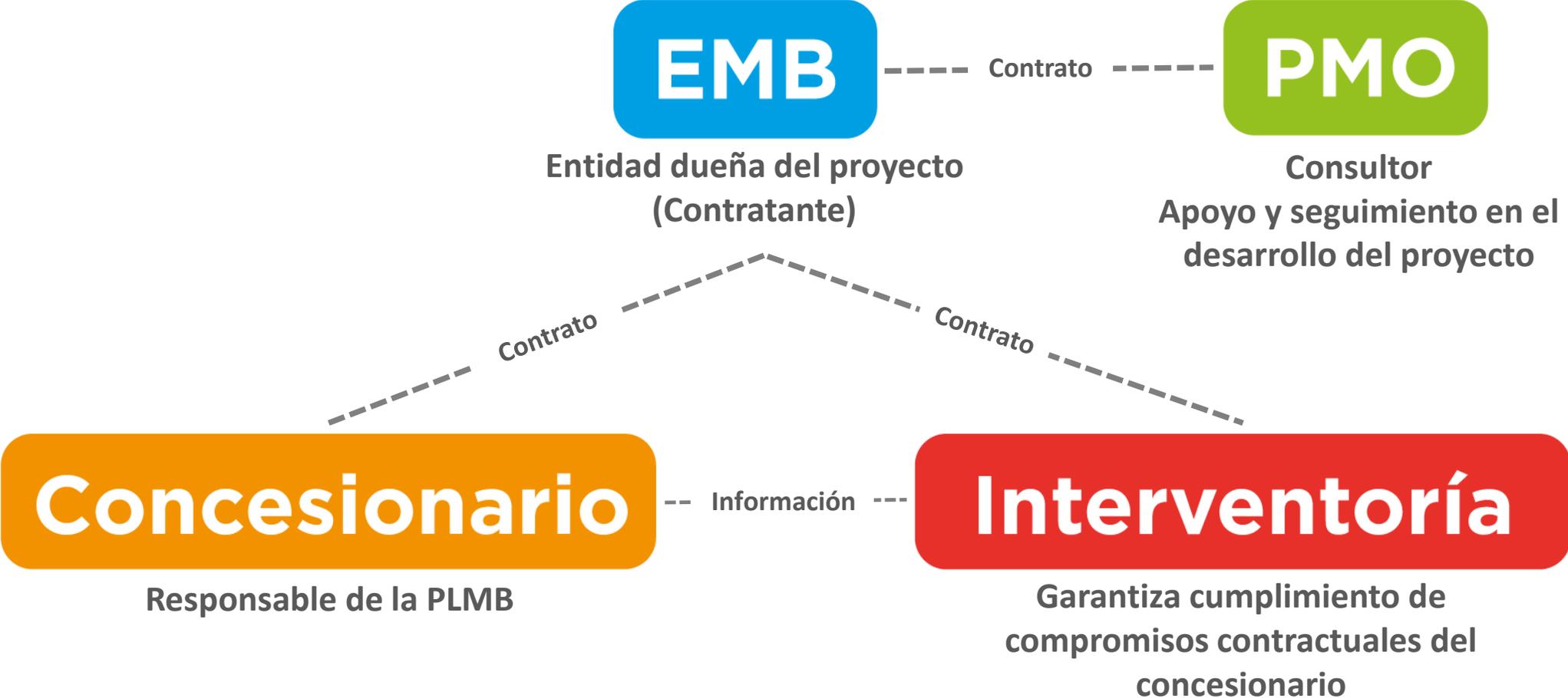
Estructuración general: Convenio EMB-FDN

Legales: Durán & Osorio Abogados-Garrigues

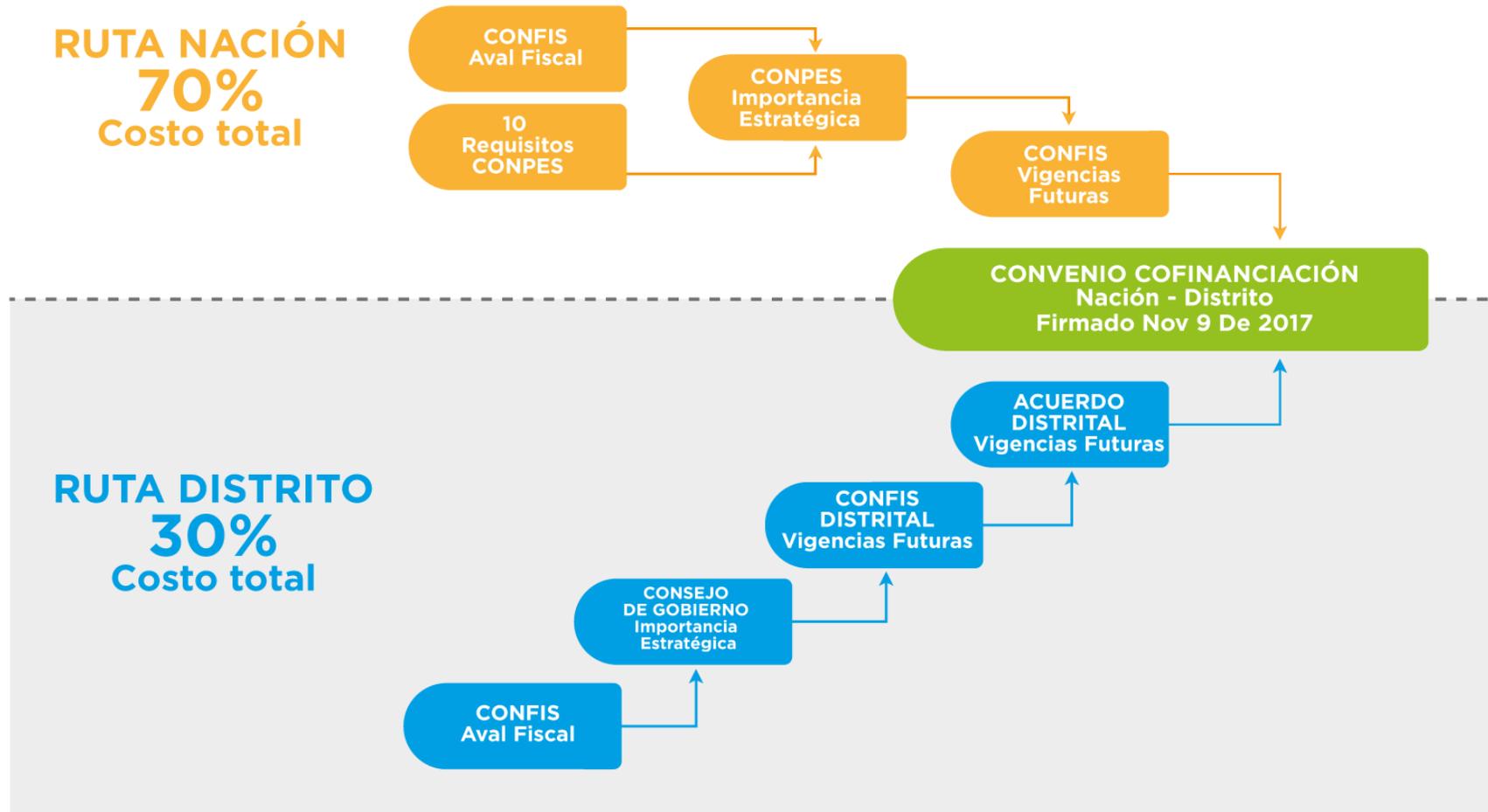
Financieros: KPMG - Structure



Modelo de gobernabilidad del proyecto



Financiación de la PLMB – Tramo 1



1

SE EXPIDE EL ACUERDO 642 DEL CONCEJO

que autoriza la creación de la empresa Metro de Bogotá S.A.

Mayo 12 de 2016

2

EL ACUERDO DE PLAN DE DESARROLLO 2016-2020

Plan de Desarrollo 2016 - 2020 prioriza el proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá y establece como meta su contratación e inicio de obras

Junio 9

3

ESTUDIO DE ALTERNATIVAS PARA OPTIMIZAR EL DISEÑO

Marzo – octubre

4

CONSTITUCIÓN DE LA EMPRESA METRO DE BOGOTÁ

Escritura pública 5291.

Diciembre 14

5

CONPES 3882

Gobierno nacional define 10 requisitos necesarios para acceder a la cofinanciación

Enero 10 de 2017

6

LA EMPRESA METRO IMPULSA LA ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA, LEGAL Y FINANCIERA

del proyecto, después de asumir el proceso que venía en cabeza del Instituto de Desarrollo Urbano (convenio 1880 de 2014).

Marzo 10

7

CONTRATO 7-002 -2017

El Ministerio de Hacienda y la FDN suscribieron el contrato para “el análisis y evaluación de alternativas que permitan determinar la forma específica en que la Nación participará en la cofinanciación de dicho proyecto”

Marzo 25

8

RESOLUCIÓN 1023 DE 2017

El Ministerio de Transporte definió los elementos cofinanciables por parte de la Nación y de los aportes en especie en el proyecto PLMB

Abril 26

9

DECLARATORIA PINES

Gobierno nacional declaró la Primera Línea del Metro de Bogotá como un Proyecto de interés nacional y estratégico, concediéndole la prioridad y el impulso que necesitaba

Mayo 30

10

FICHA BPIN NO. 2015011000338

Viabilización y registro del proyecto para la estructuración y construcción de la PLMB, en el Banco de Proyectos de Inversión de la Nación.

Julio

11

CONVENIO INTERADMINISTRATIVO EMB-IDU 1021 DE 2017

Inicio adquisición predial por parte de IDU

Julio 14

12

AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES SE PRONUNCIA SOBRE LA NO NECESIDAD DE LICENCIA AMBIENTAL PARA EL PROYECTO

Julio 19

13**SOCIALIZACIÓN ESTUDIOS DE
FACTIBILIDAD
COMUNIDADES**

Durante el 2017, la EMB realizó 37 reuniones con la comunidad, con una asistencia total de 3.484 ciudadanos, y 32 reuniones con representantes de entidades nacionales y distritales, con una asistencia de 455 personas

Agosto 24**14****MINISTERIO DEL INTERIOR
EXPIDE RESOLUCIÓN 0894
SOBRE NO PRESENCIA DE
COMUNIDADES ÉTNICAS****Agosto 29****15****SUSCRIPCIÓN ACUERDO
MARCO TAR EMB -
CODENSA****Agosto 30****16****CONPES 3899**

Gobierno nacional precisa tres elementos para materializar el apoyo:

- 1- Requisitos
- 2- Componentes
- 3- Mecanismos de seguimiento

Septiembre 14**17****NIVEL DE FACTIBILIDAD
REQUERIDO**

La Financiera de Desarrollo Nacional informa oficialmente que los estudios y diseños del proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá alcanzaron el nivel de factibilidad requerido.

Septiembre 15**18****AVAL FISCAL Y CONCEPTO PREVIO Y
FAVORABLE DEL CONSEJO DISTRITAL DE
POLÍTICA
ECONÓMICA Y FISCAL – CONFIS**

Para la declaratoria de importancia estratégica del Proyecto PLMB, con base en las fuentes de financiación

Septiembre 22

19

DECLARATORIA DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DEL CONSEJO DISTRITAL DE GOBIERNO

Según actas No. 40 y 41

Septiembre 25 y 26

20

EL CONSEJO SUPERIOR DE POLÍTICA FISCAL – CONFIS

Autorizó la actualización al aval fiscal Proyecto Primera Línea de Metro para Bogotá otorgado en sesión CONFIS del 26 de octubre de 2015

Septiembre 25

21

CONPES 3900

El Distrito Capital cumple con los 10 requisitos necesarios para acceder a la cofinanciación y el proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá – Tramo 1 y logra la declaratoria de importancia estratégica, tras certificación del Ministerio de Transporte que señaló que el proyecto cuenta con los estudios de ingeniería a nivel de factibilidad. El CAPEX del proyecto fue estimado en COP12,945 billones de pesos constantes de 2017

Septiembre 25

22

VIGENCIAS FUTURAS DISTRITO

El Consejo Distrital de Política Económica y Fiscal – CONFIS autorizó la solicitud efectuada por la Secretaría Distrital de Hacienda para asumir obligaciones con cargo a vigencias futuras ordinarias \$6,08 billones constantes de 2017

Septiembre 26

23

APROBACIÓN VIGENCIAS FUTURAS DISTRITO

El Concejo de Bogotá aprobó las vigencias futuras por valor de 6,08 billones de pesos para la cofinanciación del proyecto.

Octubre 31

24

VIGENCIAS FUTURAS NACIÓN

CONFIS autorizó a la Nación – Ministerio de Hacienda y Crédito Público para la asunción de compromisos de vigencias futuras por valor de \$15,1 billones de pesos constantes de diciembre de 2017, con cargo al presupuesto de las vigencias 2019 a 2048

Noviembre 8

25

CONVENIO DE COFINANCIACIÓN

Define montos, términos y condiciones para la cofinanciación del metro

Noviembre 9

26

SUSCRIPCIÓN ACUERDOS MARCO TAR (GAS NATURAL, ETB, TELEFONICA, EAAB)

Noviembre 10

27

INICIARON MISIONES DE LA BANCA MULTILATERAL

Entre noviembre de 2017 y mayo de 2018, las entidades multilaterales realizaron 4 misiones para la identificación, preparación y análisis del proyecto PLMB – Tramo 1

Noviembre

28

FITCH RATINGS ASIGNA CALIFICACIÓN AAA LA EMPRESA METRO DE BOGOTÁ S.A.

Significa que la Empresa Metro de Bogotá S.A. puede cumplir con las obligaciones de deuda que pueda contraer

Diciembre 15

29

ESTRUCTURA DE LA TRANSACCIÓN

Suscripción acta 23 del Comité Interinstitucional del Convenio Interadministrativo 1880 que aprueba la propuesta de estructura de la transacción (contrato integral de concesión)

Enero 25 de 2018

30

ACUERDO DISTRITAL 699 DE 2018

Autoriza cupo de endeudamiento por \$10,8 billones de pesos constantes de 2017 a la Empresa Metro de Bogotá

Febrero 15

31

**INICIÓ PROCESO DE
ADQUISICIÓN PREDIAL 1.441
PREDIOS**

Marzo 6

32

CONPES 3923

Concepto favorable para otorgar garantía soberana por parte de la nación a la Empresa Metro de Bogotá (EMB) para contratar operaciones de crédito público interno o externo hasta por la suma de 7,8 billones de pesos constantes de diciembre de 2017

Mayo 8

33

GARANTÍA SOBERANA

Concepto único favorable de la Comisión Interparlamentaria de Crédito Público del Congreso de la República para que la Nación - MHCP otorgue garantía a la EMB para contratar operaciones de crédito internas y externas

Mayo 29

34

**LA BANCA MULTILATERAL
REALIZÓ DISCUSIONES
TÉCNICAS PARA EVALUAR EL
PROYECTO PLMB**

Junio - Julio

35

**LOS DIRECTORIOS DE LAS
ENTIDADES MULTILATERALES
APROBARON LOS CUPOS DE
CRÉDITO Y LAS PRIMERAS
OPERACIONES DE
FINANCIAMIENTO.**

Julio - Agosto

36

**ACTAS DE NEGOCIACIÓN
CONTRATOS DE CRÉDITOS**

Resolución 1928 de 2018 - Ministerio de Hacienda y Crédito Público autorizando la firma de créditos externos

Julio 5

37

SUSCRIPCIÓN GARANTÍA DE LA NACIÓN A LOS CONTRATOS DE CRÉDITO CON BANCA MULTILATERAL

Agosto 6

38

SUSCRIPCIÓN CONTRATO DE CONTRAGARANTÍA DE LA EMB A LA NACIÓN

Agosto 6

39

FIRMA DE LAS PRIMERAS OPERACIONES DE CRÉDITO PÚBLICO

Por USD196 millones de dólares (equivalentes a COP588 millones), discriminadas así:

- i) USD70 millones BID
- ii) USD70 millones BIRF
- iii) USD 56 millones BEI

Agosto 6

40

PUBLICACIÓN PROYECTO DOCUMENTO DE PRECALIFICACIÓN

Agosto 6

41

APERTURA DEL CUARTO DE DATOS DEL PROYECTO PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE BOGOTÁ

Aloja 29.044 documentos

Agosto 24

42

RESOLUCIÓN CAR 2688 POR MEDIO DE LA CUAL ZMPA

Septiembre 10

43

PRONUNCIAMIENTO SECRETARÍA DISTRITAL DE AMBIENTE

Sobre la no necesidad de licencia ambiental para el proyecto PLMB

Octubre 18

44

NO OBJECIÓN DE LA BANCA

A los documentos definitivos de la precalificación

Octubre 23

45

RESOLUCIÓN 4073 DE 2018

Resuelve recurso de Reposición ZMPA en sector del Patio taller

Diciembre 10

46

RESOLUCIÓN 189 DE 2018

Política de reasentamiento y de gestión social para el proyecto PLMB

Diciembre 12

47

INICIO DE PRUEBAS DE CARGA

Las pruebas permiten reducir riesgos, costos y facilitar que las obras marchen adecuadamente

Diciembre 19

48

INICIO PROGRAMA TRASLADO ANTICIPADO DE REDES (TAR)

Que inició en 2016, es la gestión que se realiza para despejar el corredor de la PLMB de las redes principales de servicios públicos

Diciembre 20

49

ADJUDICACIÓN CONTRATO PMO

Diciembre 20

50

NO OBJECIÓN DE LA BANCA

Al plan de reasentamiento

Diciembre 21

51

RESOLUCIÓN 1864 DE 2018

Por la cual se modifica la zona de reserva para el viaducto y la franja de aislamiento de la PLMB

Diciembre 24

52

CONFORMACIÓN COMITÉ EXPERTOS MECANISMO DE DENUNCIA DE ALTO NIVEL

Febrero 19 de 2019

53

CIERRE FASE DE PRECALIFICACIÓN (RECEPCIÓN DE SOLICITUDES)

Siete grupos internacionales (23 empresas) oficializaron sus solicitudes para participar en la Licitación Pública Internacional

Febrero 25

54

RESOLUCIÓN 00368

Por medio de la cual la SDA delimita el corredor ecológico de ronda del corredor ecológico del canal Cundinamarca franja de aislamiento de la PLMB

Marzo 4

55

NO OBJECIÓN DEL BID A LA
CONFORMACIÓN LISTA DE
PRECALIFICADOS

Marzo 29

56

ADJUDICACIÓN CONTRATO
NO 119 ENCARGO
FIDUCIARIO EN
CUMPLIMIENTO DE LA
CLAUSULA 4ª DEL CONVENIO
DE COFINANCIACIÓN

Abril 10

57

NO OBJECIÓN DEL BID A LA
LISTA DEFINITIVA DE
PRECALIFICADOS

Abril 11

58

INICIO FASE DE
RETROALIMENTACIÓN CON
LOS PRECALIFICADOS

Abril 12

59

CORPORACIÓN AUTÓNOMA
REGIONAL CAR SE
PRONUNCIA SOBRE LA NO
NECESIDAD DE LICENCIA
AMBIENTAL PARA EL
PROYECTO PLMB T1

Abril 16

60

OTORGAMIENTO DE AVAL
FISCAL

Aprobado por el CONFIS
DISTRITAL, mediante Acta No 07
de fecha 16 de mayo de 2019

Mayo 16

61

**ACTUALIZACIÓN
DECLARATORIA DE
IMPORTANCIA ESTRATÉGICA
DEFINIDA POR EL CONSEJO
DE GOBIERNO DISTRITAL**

Mediante Acta No 76, de fecha 16
de mayo de 2019

Mayo 16

62

**CONPES 3961 DEFINE
LINEAMIENTOS DE POLÍTICA
DE RIESGO CONTRACTUAL**

Mayo 28

63

DECRETO 1110 DE 2019

Otorgamiento de la garantía de la
nación a operaciones de
financiamiento externo e interno
que realizan entidades
territoriales y descentralizadas.

Junio 21

64

**SUSCRIPCIÓN ACTA DE
ACUERDO TÉRMINOS DE
INTERVENCIÓN DE LA
INFRAESTRUCTURA VIAL Y
ESPACIO PÚBLICO IDU-EMB**

Junio 26

65

**EL MINISTERIO DE HACIENDA
AUTORIZA:**

- 1-Endeudamiento con operaciones de crédito interno (Resolución 2071).
- 2- Operación de financiamiento a través de la emisión de pagarés – Títulos de Pago por Ejecución (TPEs)-, por la suma de 2,4 billones de pesos constantes de diciembre de 2017 (Resolución 3097)
- 3- Aprobación de Obligaciones Contingentes (2-2019-023236).

Junio 27

66

**ACUERDO 006 DE 2019 DE LA
JUNTA DIRECTIVA DE LA EMB**

Aprobación previa para la asunción de compromisos con cargo a vigencias futuras excepcionales para las vigencias 2020 al 2047, para amparar el Proyecto Sistema Integrado de Transporte Masivo – PLMB Tramo 1 y cuya fuente de financiación corresponde a los aportes de cofinanciación para el proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá – Tramo

Junio 27

67

CONFIS DISTRITAL EMITE AUTORIZACIÓN DE OPERACIÓN DE CRÉDITO PÚBLICO INTERNO, AUTORIZA CONSTITUIR GARANTÍAS Y CELEBRACIÓN OPERACIONES ASIMILADAS CONEXAS (1-2019-43177).

Junio 27

68

DECRETO 383 DE 2019

Fondo de Estabilización Tarifaria ampara pagos relacionados con la O&M.

Junio 27

69

OFICIO 2-2019-42261 CONCEPTO SECRETARIA DISTRITAL DE PLANEACIÓN SOMETIMIENTO DE OBLIGACIONES CONTINGENTES A LA POLÍTICA DE RIESGOS

En cumplimiento del Artículo 2.4.1.2.6 del Decreto 1068 de 2015

Junio 27

70

OFICIO 27-06-2019. N.2019EE 127264

Secretaría Distrital de Hacienda imparte concepto sobre compatibilidad del Marco Fiscal de Mediano Plazo

Junio 27

71

DECRETO DISTRITAL 394

Mediante el cual se adiciona al Decreto Distrital 319 de 2006 disposiciones relacionadas con el sistema metro

Junio 28

72

INICIO FASE 3 PROCESO DE SELECCIÓN LICITACIÓN PÚBLICA INTERNACIONAL GT-LPI-001-2018

Envió a precalificados y publicación documentos de la licitación

Junio 28

73

INTERVENTORÍA

Apertura del proceso de selección contractual para elegir la interventoría del proyecto PLMB

Julio 23

74

OBSERVACIONES A LOS DOCUMENTOS DE LA LPI

Publicación de las respuestas a las solicitudes de aclaración al documento de Licitación.

Agosto 14

75

RECOMPOSICIÓN APCAS

Finalizada la etapa de recomposición interna de consorcios, la Empresa Metro de Bogotá publicó la lista actualizada de precalificados. Cinco consorcios en la recta final del proceso de concesión de la Primera Línea del Metro de Bogotá

Agosto 16

76

SEGUIMIENTO AL PROCESO DE GESTIÓN SOCIO PREDIAL

La Empresa Metro debe adquirir 1.441 predios a lo largo del trazado de la Primera Línea del Metro de Bogotá. A la fecha, la EMB ha realizado 476 ofertas de compra, 226 propietarios ya firmaron promesa de compraventa y 63 inmuebles fueron entregados

Agosto 31

77

PLAZO PARA PRESENTAR LAS PROPUESTAS

En respuesta a las solicitudes de varios de los consorcios precalificados en el proceso de licitación para la concesión de la PLMB, la Empresa Metro de Bogotá extendió, hasta el jueves 3 de octubre de 2019, el plazo para presentar las propuestas.

Septiembre 18

78

PRESENTACIÓN DE OFERTAS ECONÓMICAS

antes de las 10:00 de la mañana, dos consorcios internacionales presentaron sus ofertas económicas en la Licitación Pública Internacional y un paquete de documentos, que incluye garantías de seriedad y mantenimiento de las propuestas. Las ofertas serán sometidas a un proceso de evaluación y verificación, por parte de un grupo de especialistas independientes.

Octubre 3

79

FITCH RATINGS REAFIRMÓ LA CALIFICACIÓN AAA DE LA EMB

Fitch Ratings reafirmó, por tercer año consecutivo, la calificación en escala nacional de corto plazo de la Empresa Metro de Bogotá en 'F1+(col)' y de largo plazo en 'AAA (col)', con una perspectiva estable. Esta calificación indica que la organización puede cumplir con las obligaciones que proyecta contraer para construir y operar la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB) – Tramo 1.

Octubre 10



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

**BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**

80

Anuncio del grupo de empresas ganadoras en el proceso de evaluación

Octubre 17

Modelo de contratación y costos

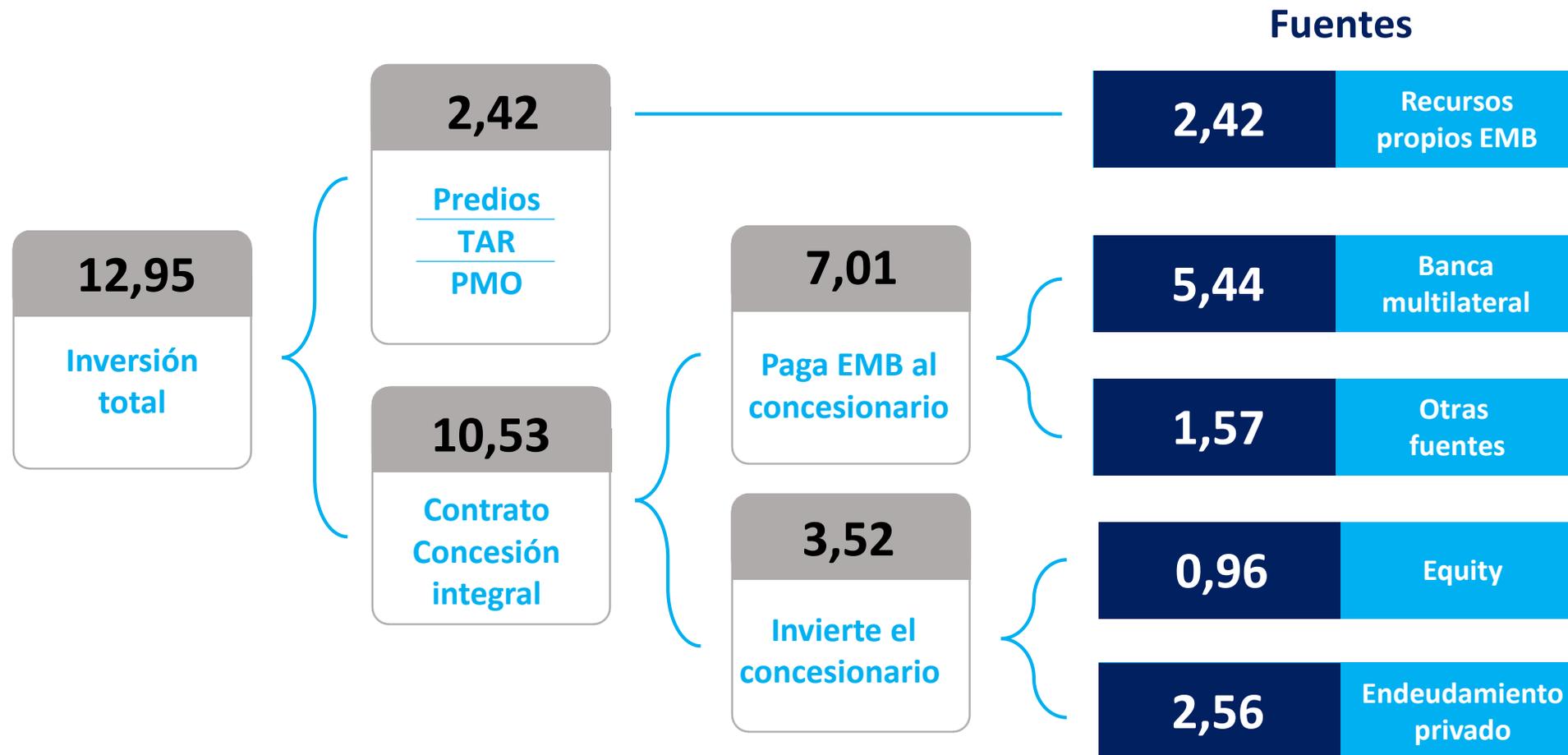


Modelo contractual para la PLMB



Fuentes de financiación del CAPEX de la PLMB – Tramo 1

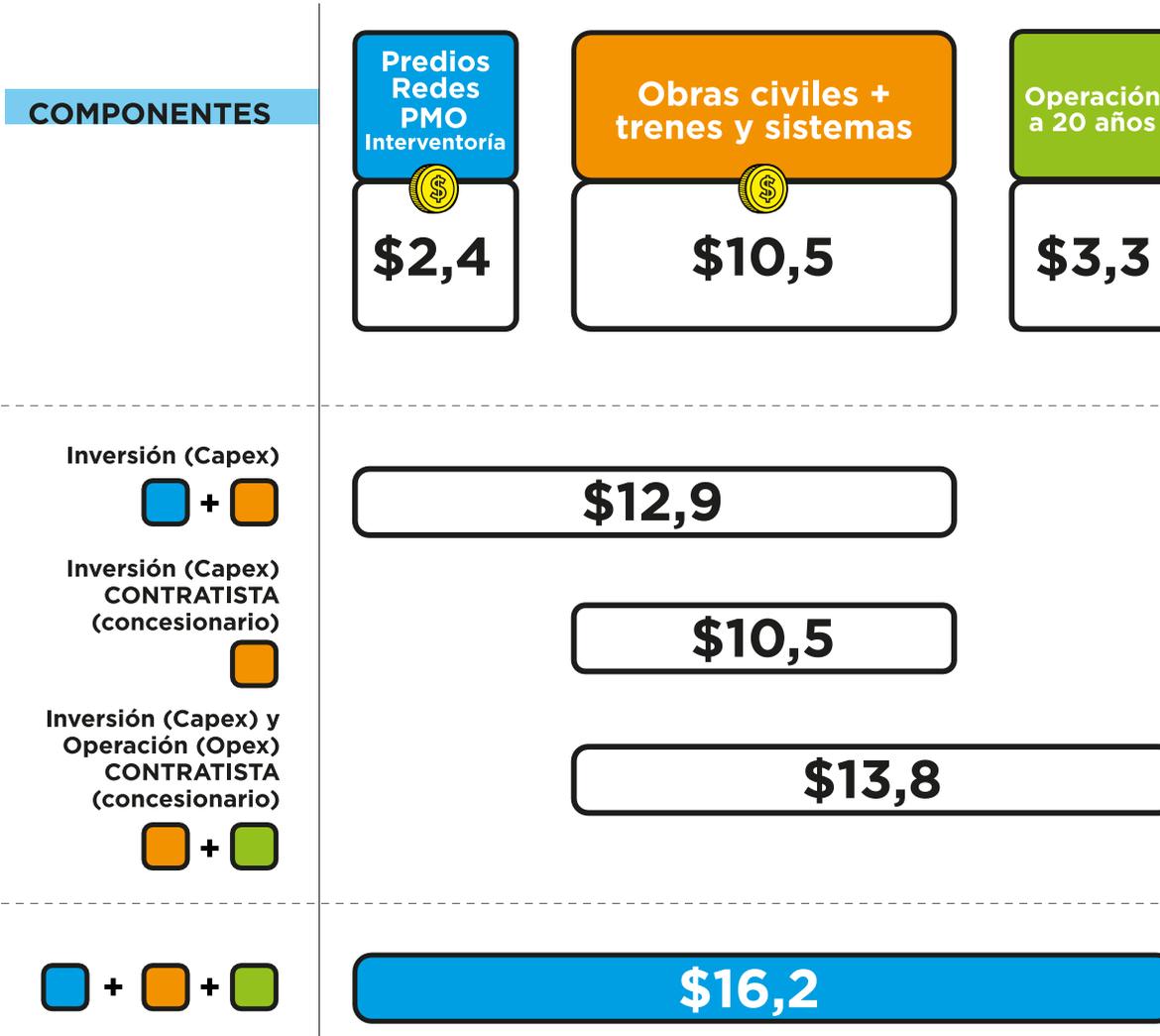
(Cifras en billones de pesos constantes 2017)



PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE BOGOTÁ

COSTOS ESTIMADOS DEL PROYECTO

No incluye intereses de créditos / Valores en billones de pesos constantes de 2017



¿POR QUÉ ALGUNOS DICEN QUE EL PRESUPUESTO DEL METRO DE BOGOTÁ ES DE \$22,3 BILLONES?

El metro de Bogotá es una obra que recibe recursos de:

NACIÓN

QUE SE
COMPROMETIÓ
A APORTAR

\$15,1
BILLONES

DISTRITO

QUE SE
COMPROMETIÓ
A APORTAR

\$7,2
BILLONES

Eso quiere decir que, los recursos aportados por ambos son de:

\$22,3
BILLONES

ESOS SON LOS RECURSOS
CON LOS QUE SE CUENTA,
PERO **NO EL VALOR DE LA OBRA.**

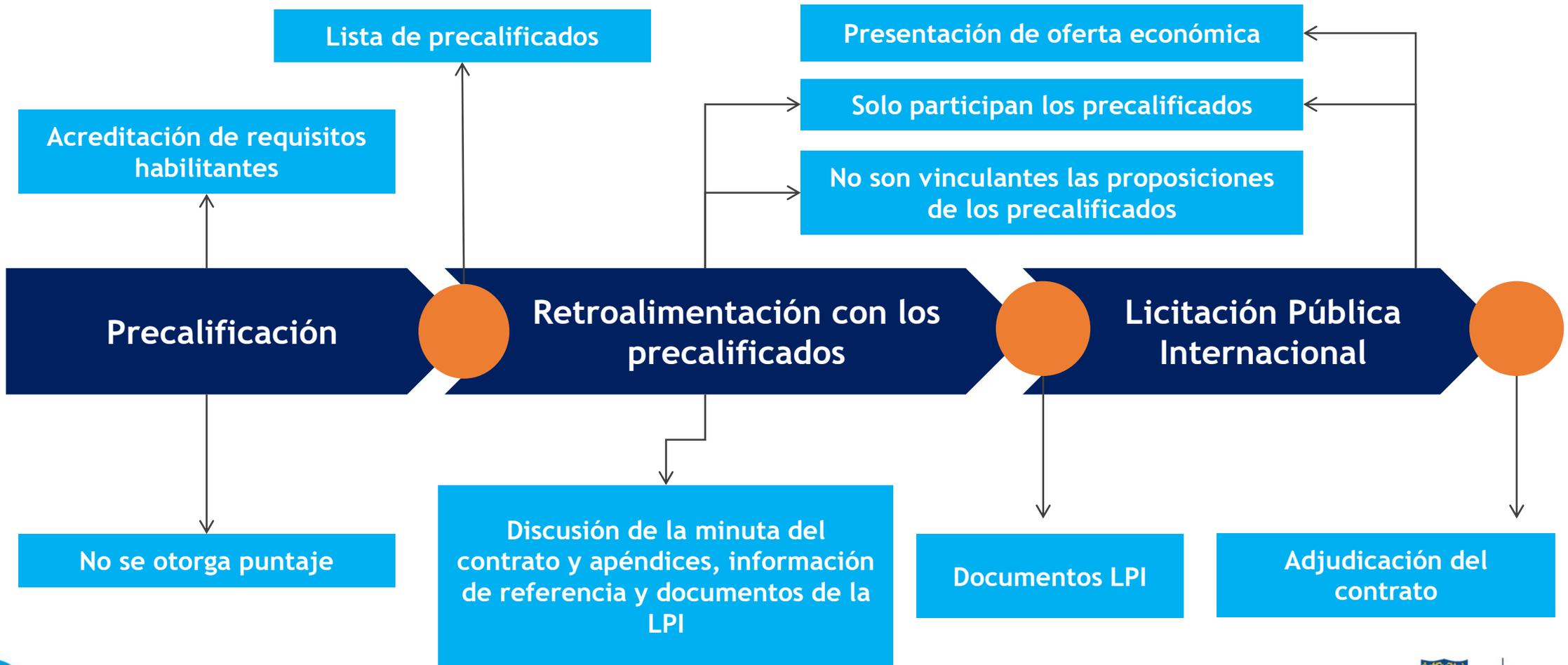
** Por la Ley de metros, este dinero solo se puede usar en inversión y pago de créditos. No se puede usar para gastos de funcionamiento, ni operación del sistema.*

Proceso de selección del concesionario



Proceso de selección

Fases



¿Cómo se realizó la evaluación económica?

**Publicado junio 28 de 2019 en Documentos de Licitación*

Fórmula de la evaluación

Las ofertas debían tener tres componentes:

- A** Pago en pesos durante la etapa de construcción.
- B** Pago en dólares durante la etapa de construcción.
- H** Pago en pesos en etapa de operación y mantenimiento (pagos trimestrales).

Cada uno de estos componentes tiene un puntaje específico

- El componente A: **50 puntos**
- El componente B: **31 puntos**
- El componente H: **19 puntos**
- Para un total de: **100 puntos**

Para definir los puntajes se utilizó una fórmula matemática. La oferta más baja, dividida por la oferta de cada oferente, multiplicado por los puntos asignados a cada componente.

$$P = X \times \frac{\text{Oferta más baja}}{\text{Oferta cada oferente}}$$

El oferente que presentó la propuesta más baja en cada componente se llevó el máximo puntaje.

Propuestas recibidas

	Valores de referencia	Consortio Metro de Bogotá	APCA Transmimetro
Componente : A Cifra en billones COP	4,400	4,399	4,070
Componente : B Cifra en millones USD	1.000,0	999,7	990,0
Componente : H Cifra en miles de millones COP	37,75	37,74	34,92

Consortio Metro de Bogotá

- Componente **A**

$$P = 50 \times \frac{4,070}{4,399} = 46,26$$

Cifra en billones COP

- Componente **B**

$$P = 31 \times \frac{990,0}{999,7} = 30,70$$

Cifra en millones USD

- Componente **H**

$$P = 19 \times \frac{34,92}{37,74} = 17,58$$

Cifra en miles millones COP

Total puntaje 94,54

APCA Transmimetro

- Componente **A**

$$P = 50 \times \frac{4,070}{4,070} = \mathbf{50}$$

Cifra en billones COP

- Componente **B**

$$P = 31 \times \frac{990,0}{990,0} = \mathbf{31}$$

Cifra en millones USD

- Componente **H**

$$P = 19 \times \frac{34,92}{34,92} = \mathbf{19}$$

Cifra en miles de millones COP

Total puntaje 100

Grupo de empresas elegido

5

APCA TRANSMIMETRO

CATEGORÍA	EMPRESAS	ORIGEN
INTEGRANTES	China Harbour Engineering Company Limited	China
	Xi'An Metro Company Limited	China
SUBCONTRATISTAS	CRRC Changchun Do Brasil Railway Equipamentos E Servicios	Brasil
	Bombardier European Investments	España

Red de transporte público a futuro



El futuro:

* PLMB - Tramos 2, 3 y 4

* Línea 2



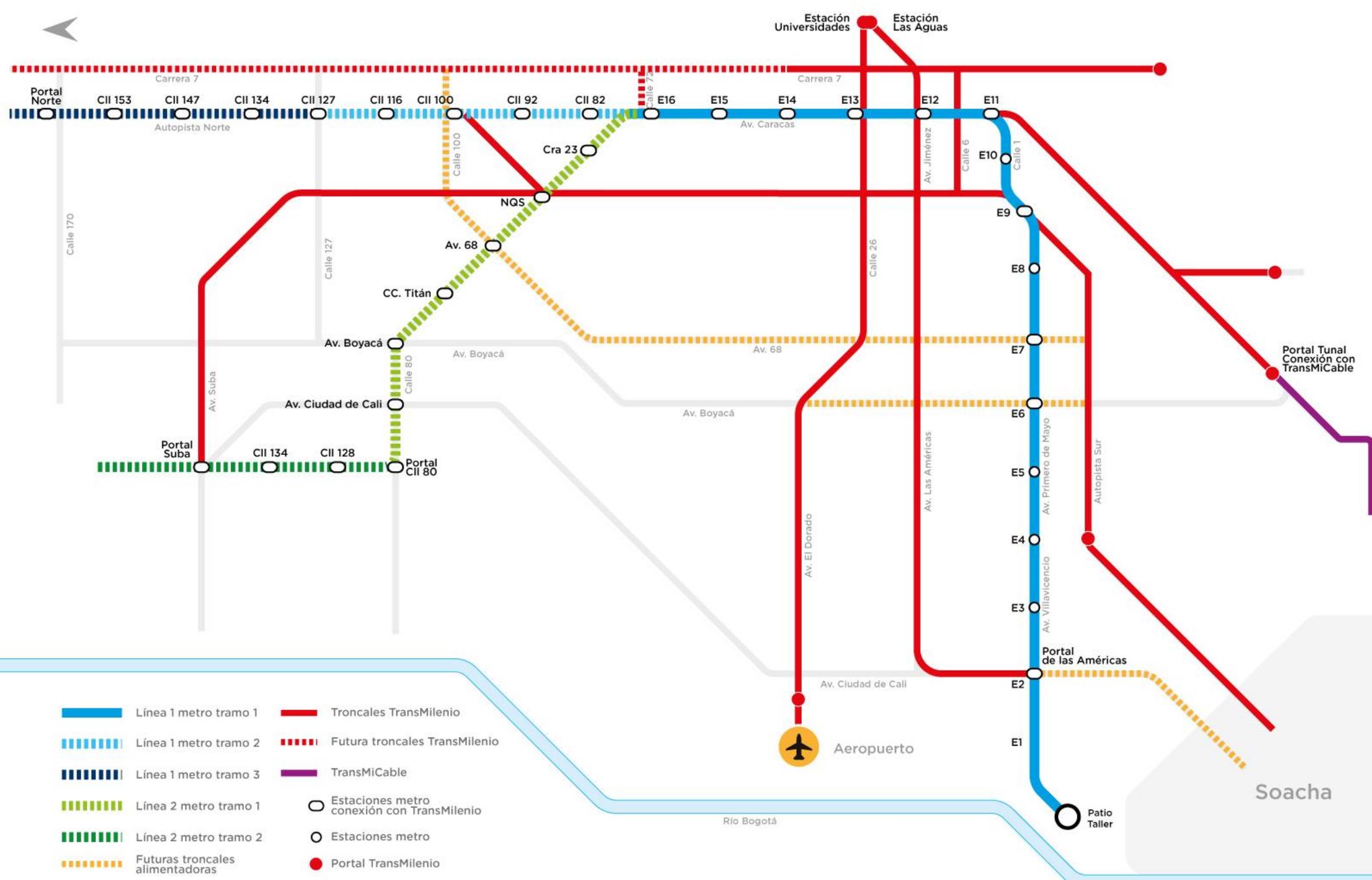
Proyección red metro

- Línea 1 Tramo 1
- - - Línea 1 Tramo 2
- - - Línea 1 Tramo 3
- - - Línea 1 Tramo 4
- Línea 2 Tramo 1
- - - Línea 2 Tramo 2



Costos estimados para las líneas del sistema metro de Bogotá

TRAZADO	Tramo	Longitud (km)	N° Estaciones	COSTO TOTAL ESTIMADO (Miles de millones de \$ dic de 2017)	COSTO TOTAL ESTIMADO (Miles de millones de \$ dic de 2019)	Relación frente a PLMB T1
AUTONORTE	Línea 1 T1	23,96	16	\$ 12.945,3	\$ 13.789,4	100,0
	Línea 1 T2	4,50	5	\$ 2.431,3	\$ 2.589,8	18,8
	Línea 1 T3	11,60	9	\$ 6.267,3	\$ 6.676,0	48,4
	Línea 1 T4	6,00	6	\$ 3.069,0	\$ 3.269,1	23,7
	Total Línea 1	46,06	36	\$ 24.712,9	\$ 26.324,2	190,9
CALLE 80- SUBA	Línea 2 T1	7,10	7	\$ 3.836,0	\$ 4.086,2	29,6
	Línea 2 T2	6,10	4	\$ 3.120,1	\$ 3.323,6	24,1
	Total Línea 2	13,20	11	\$ 6.956,2	\$ 7.409,7	53,7
	Total	59,26	41		\$33.734,0	244,6



- Línea 1 metro tramo 1
- Línea 1 metro tramo 2
- Línea 1 metro tramo 3
- Línea 2 metro tramo 1
- Línea 2 metro tramo 2
- Futuras troncales alimentadoras
- Troncales TransMilenio
- Futura troncales TransMilenio
- TransMiCable
- Estaciones metro conexión con TransMilenio
- Estaciones metro
- Portal TransMilenio

- E1** Av. Villavicencio
Carrera 94 - Carrera 93
- E2** Av. Villavicencio
Carrera 86B - Carrera 86G
- E3** Av. Villavicencio
Carrera 80D - Carrera 80G
- E4** Av. Primero de Mayo
Calle 42 sur - Calle 42 C sur
- E5** Av. Primero de Mayo
Calle 40 sur - Calle 39 sur
- E6** Av. Primero de Mayo
Av. Boyacá - Carrera 72C
- E7** Av. Primero de Mayo
Av. 68 - Carrera 52C
- E8** Av. Primero de Mayo
Glorieta Carrera 50
- E9** NQS
Dg. 16 sur - Calle 17A BIS sur
- E10** Calle 1
Carrera 24 - Carrera 24C
- E11** Av. Caracas
Calle 2 - Calle 3
- E12** Av. Caracas
Calle 11 - Calle 13
- E13** Av. Caracas
Calle 24A - Calle 26
- E14** Av. Caracas
Calle 42 - Calle 44
- E15** Av. Caracas
Calle 61 - Calle 63
- E16** Av. Caracas
Calle 72 - Calle 74

Gobierno e instituciones



¿Dónde estamos?



Entidades vinculadas

Entidades adscritas

Empresa Metro de Bogotá S.A

Terminal de Transporte S.A

Empresa de Transporte del Tercer Milenio - TRANSMILENIO S.A

Instituto de Desarrollo Urbano - IDU.

Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial.



**Metro
de Bogotá**

La Empresa Metro de Bogotá pertenece al sector Movilidad y es la encargada de realizar la **planeación, estructuración, construcción, operación, explotación y mantenimiento** de las líneas de metro que forman parte del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá; así como la adquisición, operación, explotación, mantenimiento y administración del material rodante.

El **Acuerdo 642 de 2016** autorizó la creación de la Empresa Metro de Bogotá, S.A., como una sociedad por acciones de orden distrital que opera como **empresa industrial y comercial del Estado**.



**BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**

Órganos de dirección y administración

1. Asamblea General de Accionistas



2. Junta Directiva

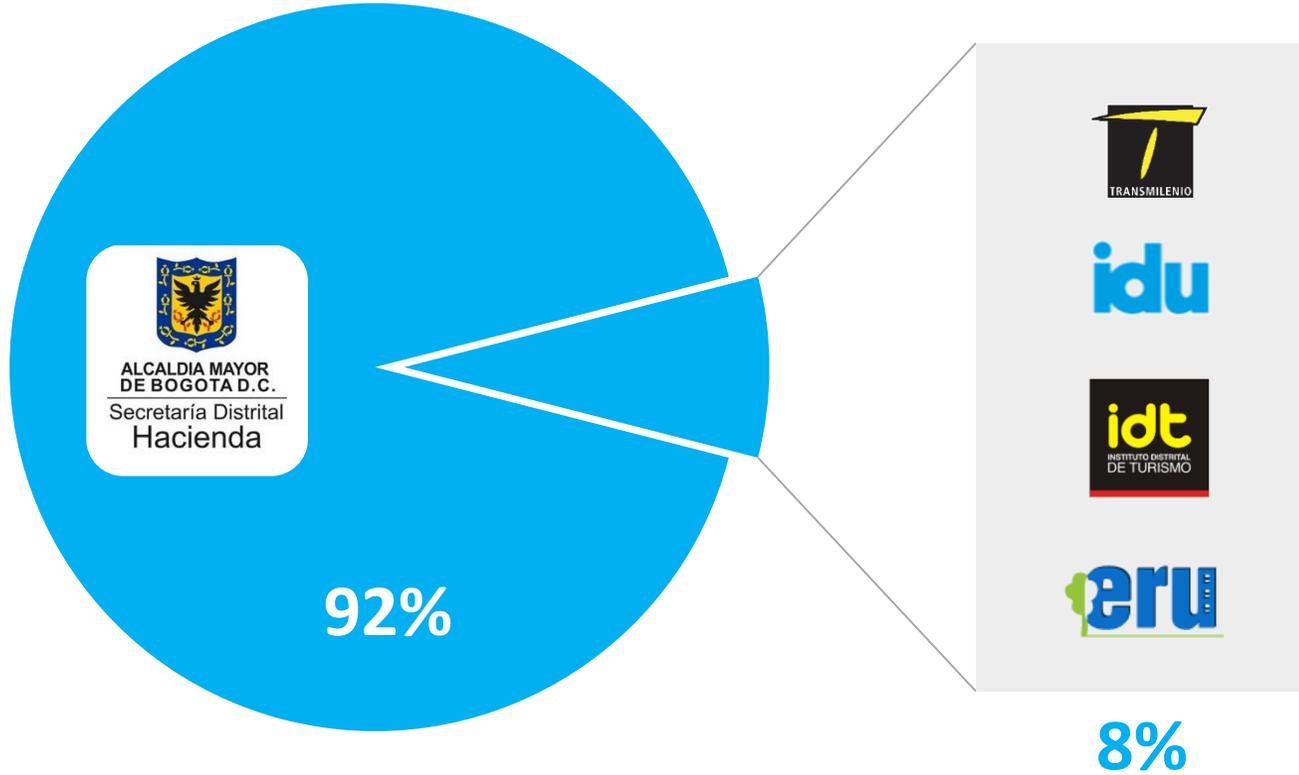


3. Gerente General

De acuerdo con la escritura pública 5291 de 2016, la dirección de la EMB corresponde a la Asamblea General de Accionistas y a la Junta Directiva.

La representación legal y la gestión de los negocios estarán a cargo del Gerente General.

Empresa Metro de Bogotá S.A. Asamblea General - Composición Escritura pública 5291 de 2016



Sociedad por Acciones del Orden Distrital

Distrito Capital	92%
Entidades Descentralizadas	8%
Transmilenio S.A.	2%
Instituto de Desarrollo Urbano (IDU)	2%
Instituto de Turismo	2%
Empresa de Renovación Urbana	2%

Junta Directiva EMB

Composición y períodos

Acuerdo 642 de 2016 para la fase de desarrollo del proyecto +1 año.



Jonathan David Bernal González
Dir. Infraestructura y Energía Sostenible
Delegado Dpto. Nal. Planeación (DNP)



Juan Pablo Bocarejo
Secretario de Movilidad
Secretaría Distrital de Movilidad
Presidente de la Junta Directiva



Adriana Mazuera Child
Directora general de Participaciones Estatales
Delegado Ministerio de Hacienda



Dalila Hernández
Secretaria Jurídica Distrital
Delegada del Alcalde Mayor de Bogotá



Juan Camilo Ostos
Viceministro de Transporte
Delegado Ministerio de Transporte



Beatriz Arbeláez
Secretaria de Hacienda
Secretaría Distrital de Hacienda



María Zulema Vélez Jara
Nominada Nación
(Sociedad Colombiana de Ingeniería)



Carlos Alberto Moncada Aristizábal
Nominado Nación
(Universidad Nacional de Colombia)



Rodrigo Azócar Hidalgo
Nominado Distrito
(ProBogotá)

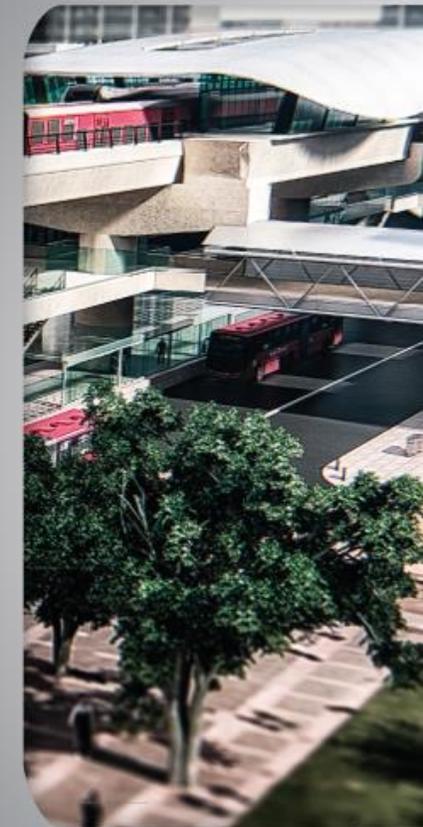




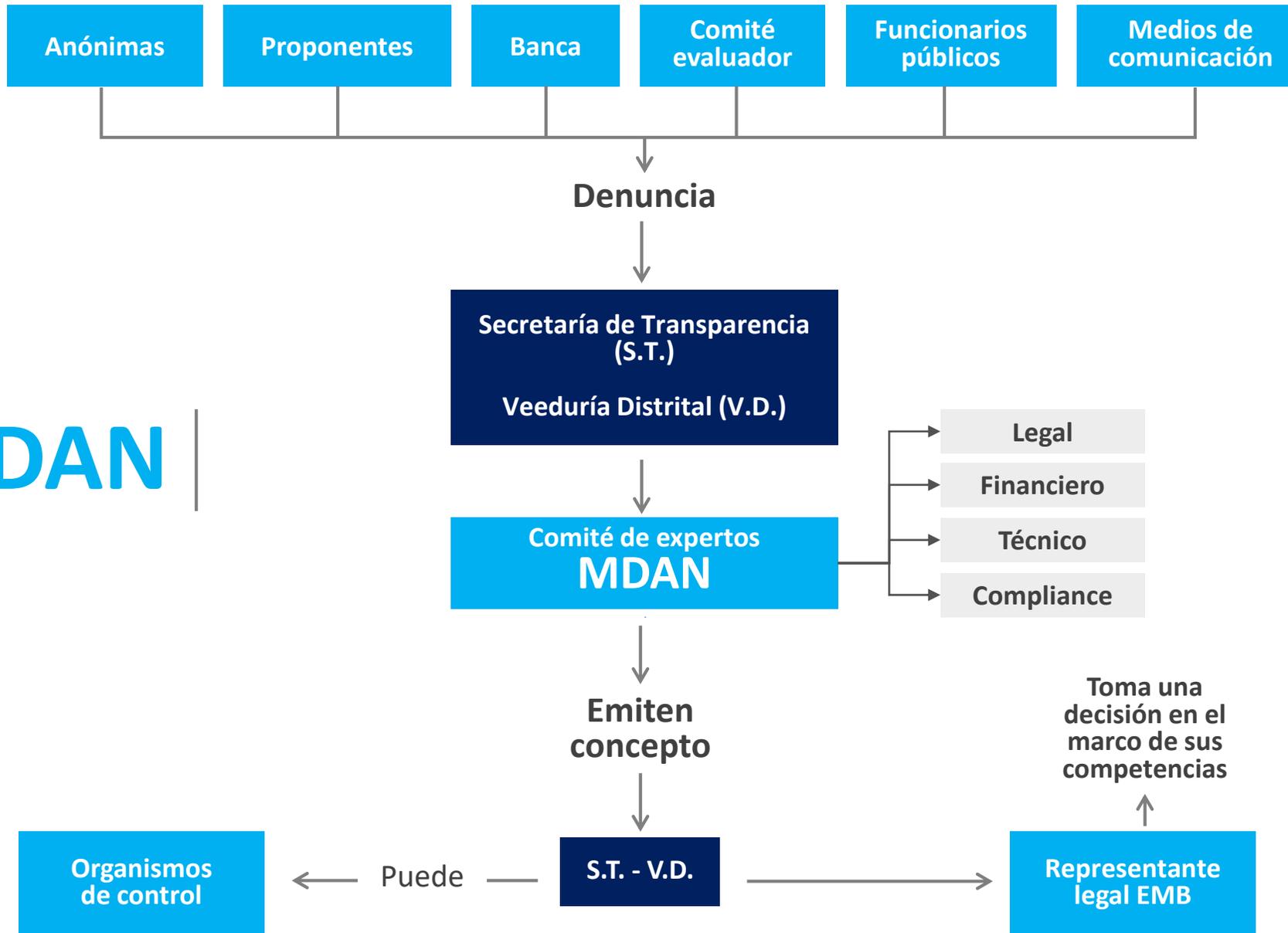
Organigrama

EMB

Mecanismo de Denuncia de Alto Nivel – MDAN



MDAN



Inicio del Mecanismo de Denuncia de Alto Nivel

Los contratos de prestación de servicios de los cuatro (4) expertos que conforman el MDAN comenzaron en el mes de marzo *de 2019* con la firma de las actas de inicio.

La competencia del MDAN está relacionada con **denuncias relacionadas con prácticas:**

Corruptas

Fraudulentas

Coercitivas

Colusorias

Obstructivas o prácticas relacionadas con lavado de dinero y financiamiento del terrorismo

Se priorizaron 2 procesos:

Licitación de la Primera Línea del Metro de Bogotá

Interventoría.

Metodología del comité de expertos del MDAN

El comité de expertos elabora los conceptos y/o recomendaciones con base en lo establecido en el protocolo para la Implementación del Mecanismo de Denuncia y del Alto Nivel -MDAN-, siguiendo la metodología descrita a continuación:

- 1. Revisión de denuncias.** Verificación diaria de las denuncias allegadas al correo establecido para tal fin.
- 2. Emisión de constancia.** Al evidenciar que una denuncia es de su competencia, el comité de expertos realiza un primer análisis y expide una constancia, con el fin de que empiecen a contar los términos establecidos en el protocolo.
- 3. Análisis de la denuncia.** Revisar antecedentes, analizar el caso en concreto, exponer el análisis de manera conjunta, debatir sobre los aspectos importantes y, finalmente, establecer las recomendaciones por parte del Comité.
- 4. Emisión del concepto.** Las recomendaciones se plasman en un concepto, que es elaborado y suscrito por todos los miembros del comité de expertos.
- 5. Retroalimentación:** El comité de expertos está presto a asistir a cualquier reunión y/o dar alcance frente a la Veeduría Distrital, la Secretaría de Transparencia de la Presidencia y/o la Empresa Metro de Bogotá sobre el contenido de lo expuesto en cada uno de los conceptos.

VISÍTENOS EN:

<https://www.metrodebogota.gov.co/>



@MetroBogota



@elMetroBogota



Subámonos porque
Arrancamos.