

Bogotá D.C., martes 30 de julio de 2019



METRO DE BOGOTÁ S.A.
 FECHA: 2019-07-31 15:10:10
 SDQS:
 FOLIOS: 18



Asunto: Informe semestral al Con
 Destino: Concejo de Bogotá
 Anexos: N/A
 Dep: Gerencia de Desarrollo Inm
 RAD: EXTS19-0002163

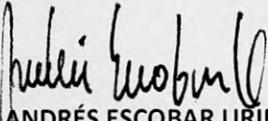
Doctor
Danilson Guevara Villabón
 Secretario General del Organismo de Control
 Concejo de Bogotá
 Calle 36 #28A – 41
 Bogotá D.C.

Asunto: Informe semestral al Concejo de Bogotá en el marco del artículo 3° del Acuerdo Distrital 691 de 2017

Respetado Doctor Guevara:

En cumplimiento del artículo 3° del Acuerdo Distrital 691 de 2017, “por medio del cual se autoriza a Bogotá, D.C., para que a través de la Secretaría Distrital de Hacienda asuma obligaciones para garantizar el aporte del Distrito Capital a la cofinanciación del Sistema Integrado de Transporte Masivo para Bogotá- Primera Línea del Metro - tramo 1 con cargo a vigencias futuras ordinarias del periodo 2018 – 2041”, la Empresa Metro de Bogotá S.A., en coordinación con la Secretaría Distrital de Hacienda y la Secretaría Distrital de Movilidad, se permite presentar al Concejo de Bogotá el informe de avances de la ejecución física, financiera y operativa del Proyecto Primera Línea Metro de Bogotá – PLMB, tramo 1, correspondiente al primer semestre del año 2019.

Cordialmente,


ANDRÉS ESCOBAR URIBE
 Gerente General

Proyectó	Revisó	Área
Manuel Julián arias	Claudia Marcela Galvis R.	Oficina Asesora de Planeación Institucional
Yenny Gutiérrez Calvo	Xiomara Torrado B.	Gerencia de Comunicaciones y Ciudadanía
Juan Manuel Bosiga Adriana Milena Peñuela	Manolo Montoya Merino	Gerencia de Estructuración Financiera
John Fredy García	Norman Ortiz	Gerencia de Desarrollo Inmobiliario
Mauricio Orjuela Johanna Lobo Susana Ricaurte	Jorge Mario Tobón	Gerencia Técnica
Fabián Gómez	Carlos Humberto Moreno	Gerencia de Administrativa y Financiera



Carrera 9 No. 76-49 Piso 3
 Bogotá, Colombia
 Código Postal: 110231
 Tel: (+571) 5 553333
www.metrodebogota.gov.co
 Infolinea 195

**BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**

PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE BOGOTÁ - TRAMO I

INFORME EJECUTIVO (Fecha de corte 30 de junio de 2019)

El presente informe tiene como objetivo dar cumplimiento al artículo 3° del Acuerdo Distrital 691 de 2017, informando al Concejo de Bogotá los avances en la ejecución física, financiera y operativa del Proyecto Primera Línea Metro en Bogotá – PLMB, Tramo 1.

1 IDENTIFICACIÓN DEL PROYECTO.

Sector: Movilidad
Entidad: 266 - Empresa Metro de Bogotá S. A.
Proyecto de inversión: 7501 – Primera Línea del Metro de Bogotá

2 CLASIFICACIÓN EN LA ESTRUCTURA DEL PLAN DE DESARROLLO.

Plan de desarrollo:	5 Bogotá Mejor para Todos 2016-2020
Pilar o eje transversal:	02. Pilar Democracia Urbana.
Programa:	18. Mejor Movilidad para Todos
Proyecto estratégico:	147. Transporte público integrado y de calidad

3 DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROYECTO.

La utilización del transporte público como modo predominante en el desplazamiento de los habitantes de Bogotá se constituye como un activo estratégico para el desarrollo de su sistema de transporte y del ordenamiento urbano. Sin embargo, dado que el sistema de troncales ha superado su capacidad de diseño, los tiempos de viaje han aumentado sistemáticamente, así como el porcentaje del ingreso familiar destinado al gasto en transporte, por lo que tener disponibles alternativas complementarias en materia de transporte público es uno de los principales desafíos para la política de movilidad de la Región Capital, con el objetivo no solamente de frenar la tendencia en el aumento en la propiedad y uso de vehículos particulares¹, sino de contar con un sistema de transporte público de buen nivel de servicio, eficiente, seguro y amable con el medio ambiente.

Dado lo anterior, y consciente de que era necesario tener una solución a esta problemática, la Administración Distrital incluyó en el artículo 27 del Acuerdo Distrital 645 de 2016, por el cual se adoptó el Plan Distrital de Desarrollo 2016-2020 “Bogotá Mejor para Todos”, el programa Mejor Movilidad para todos, cuyo objetivo es “mejorar la calidad de la movilidad y la accesibilidad que provee el Distrito Capital para todos los usuarios: peatones, ciclistas, usuarios del transporte público

¹ Documento CONPES 3677 de 2010.



colectivo e individual, así como del transporte privado”. El eje estructurador de este programa es el Sistema Integrado de Transporte Masivo, compuesto por Transmilenio y Metro. En cuanto al Metro, se adelantarán las actividades necesarias para contratar y dar inicio a la construcción de la primera línea tramo I.

El Proyecto PLMB – Tramo I se ejecutará en la jurisdicción del Distrito Capital, iniciando desde el patio-taller en la localidad de Bosa hasta la Calle 72, tendrá una longitud aproximada de 23,96 kilómetros, la cual será en su totalidad elevada. Parte del sector el Corzo en la localidad de Bosa, cruza la zona de reserva de la futura Avenida Longitudinal de Occidente y después cruza de sur a norte el terreno del parque Gibraltar para conectar con la proyección de la futura Avenida Villavicencio (Avenida Calle 43 sur), para conectar con la primera estación de la línea.

A partir de ese punto toma la Avenida Villavicencio, en sentido oriental hasta la intersección con la Avenida Primero de Mayo. Por esta vía continúa en dirección al oriente, teniendo intersecciones con la Avenida Boyacá, Avenida 68 y la Carrera 50 hasta llegar a la Avenida NQS. En este punto realiza un giro a la izquierda para hacer una transición sobre la Avenida NQS y hacer posteriormente un giro a la derecha para continuar por la Calle 8 sur hasta la intersección con la Calle 1. Continúa por el eje del separador central de la Calle 1 hasta la intersección con la Avenida Caracas (Avenida Carrera 14), para tomar dicha Avenida Caracas a la altura de la Calle 72 (la línea incluye una cola de maniobras de 0,65 km que llega hasta la Calle 80). En los diseños se han dejado las previsiones para permitir la prolongación de la línea en ambos extremos de ella (Carrera 96 y Calle 72).

La PLMB contará con dieciséis (16) estaciones, diez (10) de ellas integradas con troncales de Transmilenio. El patio taller estará ubicado en el predio de El Corzo, el cual tiene una extensión de 32 hectáreas.

4 OBJETIVO GENERAL.

Diseñar, construir y poner en operación² la Primera Línea del Metro de Bogotá – Tramo 1, incluidas sus obras complementarias

4.1 Objetivos Específicos.

- Articular acciones para mejorar el sistema de transporte público masivo en Bogotá, con todos los modos de transporte y las autoridades locales, regionales y nacionales, en el marco de las políticas y normas vigentes.
- Mitigar los impactos derivados de la construcción y operación de la infraestructura.

² El proyecto va hasta la marcha blanca, es decir, el período determinado para realizar todas las pruebas pertinentes.



- Impulsar los procesos de desarrollo urbano a lo largo del corredor de la Primera Línea del Metro de Bogotá y todas las actividades relativas a la gestión predial y a la construcción de espacio público.
- Mantener informados a los ciudadanos y a los grupos de interés, sobre las diferentes fases o momentos que atraviesa el proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá.

5 FINANCIACIÓN DEL PROYECTO.

Los componentes elegibles de la PLMB - Tramo 1 tienen un valor estimado de COP 12,95 billones constantes de diciembre de 2017. Este valor fue construido con base en los trabajos de campo realizados, los criterios y parámetros de diseño establecidos para la infraestructura, los sistemas y subsistemas ferroviarios, resultantes de los diseños a nivel de factibilidad adelantados y ejecutados y suministrados a la Empresa Metro de Bogotá, por la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN), en su calidad de Estructurador Integral del Proyecto. En la siguiente tabla se presenta el detalle de los costos por componentes.

Componentes	Total (COP) Pesos constantes dic-17
1. Obras Civiles - Viaducto y Patio Taller	6.925.100.733.375
2. Sistemas ferroviarios y Material Rodante	3.936.164.982.036
3. Traslado anticipado de redes de SSPP	291.327.744.507
4. Gestión Social y Predial	1.426.284.593.780
5. Interventoría y PMO	366.391.970.705
Costo Total Cofinanciables	12.945.270.024.403

Fuente convenio de cofinanciación – Anexo 1. Componentes elegibles PLMB

5.1 APORTES DE COFINANCIACIÓN

A través del Convenio de Cofinanciación suscrito el 09 de Noviembre de 2017 ente la Nación y el Distrito, cuyo objeto es "(...) definir los montos, términos y condiciones bajo los cuales la Nación y el Distrito concurrirán a la cofinanciación del sistema de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros de Bogotá para el desarrollo e implementación del proyecto del Tramo 1 de la Primera Línea del Metro de Bogotá (...)", se concreta la participación de la Nación y el Distrito Capital en la construcción del metro para la ciudad de Bogotá y se pactan los aportes requeridos para el financiamiento del Proyecto por un valor total de COP22,3 billones constantes de diciembre de 2017, amparados con vigencias futuras del Distrito Capital (COP7,2 billones) y de la Nación (COP15,1 billones).

El Convenio de Cofinanciación en su Anexo 1, detalla la lista de inversiones co-financiables para la construcción y puesta en marcha del proyecto PLMB – Tramo 1, las cuales se agrupan en los siguientes seis grupos de Componentes elegibles para el proyecto, como son: i) obra civil; ii) sistemas



ferroviarios y material rodante; iii) Traslado Anticipado de Redes; iv) Gestión Social y Predial, v) Interventoría y PMO, y, vi) servicio de la deuda y costos financieros.

5.1.1 Aportes de la Nación.

Los aportes de la Nación por COP 15,1 billones constantes de diciembre de 2017, quedaron definidos como se muestra a continuación:

FECHA DE PAGO	VIGENCIAS FUTURAS NACIÓN
31-jul-19	17.155.890.089
31-ene-20	17.155.890.089
31-jul-20	64.933.452.204
31-ene-21	64.933.452.204
31-jul-21	56.454.782.626
31-ene-22	56.454.782.626
31-jul-22	148.717.831.081
31-ene-23	148.717.831.081
31-jul-23	95.537.988.363
31-ene-24	95.537.988.363
31-jul-24	172.197.445.928
31-ene-25	172.197.445.928
31-jul-25	249.384.107.905
31-ene-26	249.384.107.905
31-jul-26	268.813.095.511
31-ene-27	268.813.095.511
31-jul-27	296.081.332.605
31-ene-28	296.081.332.605
31-jul-28	325.417.874.331
31-ene-29	325.417.874.331
31-jul-29	293.848.920.300
31-ene-30	293.848.920.300
31-jul-30	293.848.920.300
31-ene-31	293.848.920.300
31-jul-31	293.848.920.300
31-ene-32	293.848.920.300
31-jul-32	293.848.920.300
31-ene-33	293.848.920.300
31-jul-33	293.848.920.300
31-ene-34	293.848.920.300

FECHA DE PAGO	VIGENCIAS FUTURAS NACIÓN
31-jul-34	293.848.920.300
31-ene-35	293.848.920.300
31-jul-35	293.848.920.300
31-ene-36	293.848.920.300
31-jul-36	293.848.920.300
31-ene-37	293.848.920.300
31-jul-37	293.848.920.300
31-ene-38	293.848.920.300
31-jul-38	293.848.920.300
31-ene-39	293.848.920.300
31-jul-39	293.848.920.300
31-ene-40	293.848.920.300
31-jul-40	293.848.920.300
31-ene-41	293.848.920.300
31-jul-41	293.848.920.300
31-ene-42	293.848.920.300
31-jul-42	293.848.920.300
31-ene-43	293.848.920.300
31-jul-43	293.848.920.300
31-ene-44	293.848.920.300
31-jul-44	293.848.920.300
31-ene-45	293.848.920.300
31-jul-45	293.848.920.300
31-ene-46	293.848.920.300
31-jul-46	293.848.920.300
31-ene-47	293.848.920.300
31-jul-47	293.848.920.300
31-ene-48	293.848.920.300
31-jul-48	293.848.920.300
31-ene-49	293.848.920.300
TOTAL	15.143.344.413.282

(COP constantes diciembre 2017)



Actualmente se encuentra en curso la solicitud del primer desembolso de la Nación, de acuerdo a la presentación del plan operativo estimado para toda la vida del proyecto y la documentación requerida por el Ministerio de Transporte. El aporte por recibir es de \$COP 18.156.374.592, equivalentes a \$COP 17.155.890.089 constantes de diciembre de 2017.

5.1.2 Aportes del Distrito

Los aportes del Distrito por COP 7,2 billones constantes de diciembre de 2017 quedaron definidos por un primer pago

- En la vigencia 2017 por COP1,1 billones, de los cuales COP46.812 millones corresponden a pagos en especie del proyecto.
- El saldo restante por COP 6,1 billones constantes de diciembre de 2017 así:

FECHA DE PAGO	VIGENCIAS FUTURAS DISTRITO
31/07/2018	245.342.704.946
31/01/2019	245.342.704.946
31/07/2019	97.850.040.610
31/01/2020	97.850.040.610
31/07/2020	135.790.372.127
31/01/2021	135.790.372.127
31/07/2021	134.744.978.405
31/01/2022	134.744.978.405
31/07/2022	133.826.185.519
31/01/2023	133.826.185.519
31/07/2023	183.033.423.231
31/01/2024	183.033.423.231
31/07/2024	182.271.836.413
31/01/2025	182.271.836.413
31/07/2025	181.445.705.591
31/01/2026	181.445.705.591
31/07/2026	180.553.611.729
31/01/2027	180.553.611.729
31/07/2027	148.664.191.299
31/01/2028	148.664.191.299
31/07/2028	98.730.869.063
31/01/2029	98.730.869.063
31/07/2029	98.797.591.888
31/01/2030	98.797.591.888

FECHA DE PAGO	VIGENCIAS FUTURAS DISTRITO
31/07/2030	99.266.256.969
31/01/2031	99.266.256.969
31/07/2031	99.737.145.252
31/01/2032	99.737.145.252
31/07/2032	100.210.267.283
31/01/2033	100.210.267.283
31/07/2033	100.685.633.658
31/01/2034	100.685.633.658
31/07/2034	101.163.255.023
31/01/2035	101.163.255.023
31/07/2035	101.643.142.075
31/01/2036	101.643.142.075
31/07/2036	102.125.305.563
31/01/2037	102.125.305.563
31/07/2037	102.609.756.284
31/01/2038	102.609.756.284
31/07/2038	103.096.505.089
31/01/2039	103.096.505.089
31/07/2039	103.585.562.879
31/01/2040	103.585.562.879
31/07/2040	104.076.940.608
31/01/2041	104.076.940.608
31/07/2041	104.570.649.276
31/01/2042	104.570.649.276
TOTAL	6.087.643.861.560

(COP constantes diciembre 2017)



El primer giro del Distrito fue realizado en 2017 por valor de \$ 1.053.187.769.140 a la Empresa Metro de Bogotá S.A., según lo dispuesto en el numeral 2.3 y el inciso segundo del numeral 4.2 del citado convenio. El saldo no comprometido del aporte total de cofinanciación 2017, fue programado como disponibilidad inicial del presupuesto 2018 de la EMB.

Los desembolsos a la EMB de las vigencias futuras por parte del Distrito se han realizado de la siguiente manera:

Fecha convenio	Pesos Constantes (Dic-17)	Fecha recepción	Pesos corrientes al mes de recibido
31/07/2018	245.342.704.946	25/06/2018	302.603.372.000
31/01/2019	245.342.704.946	24/12/2018	200.991.379.521
31/07/2019	97.850.040.610	26/06/2019	103.427.492.945

5.2 Operaciones de crédito EMB

Dado que el plazo de los aportes del convenio es mayor al de las necesidades de recursos del CAPEX del proyecto, se hizo necesario que la EMB diseñara una estructura de financiación, de manera tal que los recursos que la EMB recibirá a través del convenio sean la fuente de pago del servicio de la deuda de las obligaciones crediticias que adquiera.

5.2.1 Contratos de empréstito con la banca multilateral

El Plan de Endeudamiento de la EMB, fue aprobado en reunión de Junta Directiva, Acta 9 del 11 de diciembre de 2017 y fue el sustento, para que, de conformidad con la normativa aplicable, la EMB solicitara autorización al Concejo de Bogotá, para un Cupo De Endeudamiento, hasta por un monto de COP 10,85 billones constantes de diciembre de 2017 o su equivalente en otras monedas, siendo ésta la capacidad máxima de endeudamiento de la Empresa. Dicho Cupo de Endeudamiento fue autorizado por la mencionada corporación mediante Acuerdo 699 de 2018.

En enero de 2018 la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN) presentó a la EMB su recomendación sobre el esquema contractual. De esta forma, se optó por un único contrato de concesión, de conformidad con la Ley 80 de 1993 y la Ley 1882 de 2018. El objeto de este contrato será el otorgamiento en concesión a una sociedad de objeto único, para que lleve a cabo las obras y demás actividades necesarias asociadas a la financiación, estudios y diseños definitivos, construcción, operación, mantenimiento y reversión de la infraestructura correspondiente a la PLMB - Tramo 1. Asimismo, deberá realizar los estudios y diseños definitivos, financiación, suministro, pruebas, puesta en marcha, operación, reposición, mantenimiento y reversión del material rodante y de los sistemas ferroviarios y la prestación del servicio público de transporte férreo de pasajeros en Bogotá, a través de la PLMB-Tramo 1; esto maximizará las fuentes de financiación de la EMB permitiendo la vinculación de la financiación privada y formas alternativas para realizar los pagos al concesionario.



Continuando con el proceso de apalancamiento financiero para el proyecto PLMB, el Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) el 8 de mayo de 2018, por medio del documento CONPES 3923, dio el concepto favorable a la Nación para otorgar garantía a la 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, o su equivalente en otras monedas, destinados a financiar el proyecto PLMB - Tramo 1. Posteriormente, la Comisión Interparlamentaria de Crédito Público el 29 de mayo 2018, también dio su concepto único favorable para el otorgamiento de la garantía de la Nación.

El 6 de agosto de 2018, fueron suscritos los primeros contratos de empréstito con la banca multilateral para la financiación de la PLMB – Tramo 1 por un total de USD196 millones, de la siguiente manera:

- **BID:** Empréstito entre el Banco Interamericano de Desarrollo y la EMB para contribuir a la financiación y ejecución de la Primera Operación Individual para la Primera Línea del Metro de Bogotá - Tramo 1 hasta por la suma de setenta millones de dólares (USD70.000.000).
- **BIRF:** Empréstito entre el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento y la EMB para asistir la financiación del proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá -Tramo 1 hasta por la suma de setenta millones de dólares (USD70.000.000).
- **BEI:** Empréstito ente el Banco Europeo de Inversiones y la EMB para el financiamiento del proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá - Tramo 1, hasta por la suma de cincuenta seis millones de dólares (USD56.000.000).

Mediante el memorando No. 3-2018-003857 del 2 de marzo de 2018, expedido por la Subdirección de Riesgo de la Dirección General de Crédito Público y Tesoro Nacional del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, dicha entidad manifestó que las contragarantías que proyecta otorgar la EMB a favor de la Nación, necesarias para la obtención de la garantía soberana, son líquidas y fácilmente realizables y por ende cuentan con la suficiencia requerida para respaldar dicha garantía. Como resultado, el 6 de agosto de 2018 se firmaron los contratos de Garantía y Contragarantía para las operaciones antes mencionadas.

Se ha avanzado en el cumplimiento de las condiciones de efectividad acorde al cronograma establecido y se presentó el primer informe de seguimiento al proyecto para el cierre de año 2018; igualmente se han cancelado las comisiones de evaluación del BIRF y BEI, así como las comisiones de compromiso del BID y BEI por valor total de \$COP 1.736.313.279³.

³ Valor tomado del Registro Presupuestal - RP y de las confirmaciones de recepción de los recursos realizadas por cada banco.



Con base en la evolución estimada de la obra y las necesidades de capital proyectadas, en el Plan Operativo Anual se estima el siguiente cronograma general de desembolsos de los empréstitos relacionados con la banca multilateral:

Desembolsos Mill USD			
Vigencia estimada	BID	BIRF	BEI
2020	1,50	1,50	0,00
2021	1,50	1,50	0,00
2022	31,49	31,49	24,50
2023	35,51	35,51	31,50

Fuente: Construcción EMB-GEF acorde a los requerimientos de recursos, dentro del ejercicio de construcción del plan operativo del proyecto

La EMB ha realizado procesos de calificación de su capacidad de pago con la compañía Fitch Ratings, quien para el año 2017 asignó la calificación nacional AAA de corto plazo y F1 para largo plazo, las cuales representan la más baja probabilidad de incumplimiento. Estas calificaciones fueron mantenidas para el período entre 2018 a 2019.

5.2.2 Títulos de Pago por Ejecución (TPE)

Dado que uno de los mecanismos de pago al Concesionario es a través de un título valor y que si se cuenta con garantía de la Nación es posible obtener una tasa más baja para este tipo de emisión, se vio la necesidad de acudir al cupo de garantías aprobado por la Nación mediante documento CONPES 3923 de 2018, para que la Nación otorgue garantía a la EMB para contratar operaciones de crédito público internas o externas, destinadas a financiar a la PLMB - Tramo 1, hasta por la suma de COP7,8 billones constantes de 2017, o su equivalente en otras monedas. Mediante la Adenda al CONPES, párrafo 3 de la sección 3.3.1, de 26 de junio 2019 se especificó que: *“Las operaciones de crédito público, interno o externo, en cabeza de la EMB, entre las que se encuentra incluida la emisión de títulos valores para pagarle directamente al concesionario de los que trata este numeral, serían los actos garantizados por la Nación hasta por 7,8 billones de pesos constantes de diciembre de 2017, o su equivalente en otras monedas”*. (subrayas fuera de texto).

Los TPEs son independientes del Contrato de Concesión y se constituyen en una operación de crédito público, dado que las obligaciones de pago están en cabeza de la EMB y retribuyen el pago de bienes construidos y/o entregados a la EMB por la PLMB – Tramo 1. Dentro de las operaciones de crédito público, se clasifica como títulos de deuda pública.

En la medida en que los TPEs no buscan captar recursos del público, sino que se utilizarán como medio de pago a favor del Concesionario, no se consideran un valor y por lo tanto no es procedente la inscripción en el Registro Nacional de Valores y Emisores – RNVE.

La emisión de los TPEs se realizará previo al acta de inicio del Contrato de Concesión. Durante el periodo de tiempo que los TPEs estén emitidos, pero no hayan sido entregados como retribución al Concesionario, aplica la figura de compensación, dado que tanto el beneficiario de la Subcuenta TPE como el emisor y obligado es la EMB. Esto significa que los recursos que la EMB deba girar al patrimonio para cubrir las obligaciones contraídas por efecto de la emisión de los TPEs no deberán transferirse y durante este periodo no se generará ningún costo financiero.

Una vez se active una obligación de pago al Concesionario, y ésta deba ser cancelada total o parcialmente con TPEs, el Patrimonio Autónomo, a través de la fiduciaria, transferirá desde la subcuenta TPE a la Cuenta Proyecto, los TPEs que se deban entregar al Concesionario por parte del administrador contratado.

Ahora bien, otro gasto asociado a la emisión de este título de deuda es el aporte al Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales. Esta obligación se encuentra estipulada en el artículo 2.4.2.5 del Decreto 1068 de 2015, el cual establece que *"...Las entidades estatales cuyas obligaciones de pago sean garantizadas por la Nación en desarrollo de operaciones de crédito público que se perfeccionen a partir del 27 de octubre de 2005, deberán realizar aportes al Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales en la forma indicada en el presente título"*.

"El monto del aporte al Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales será determinado por la Dirección General de Crédito Público y del Tesoro Nacional de acuerdo con la metodología de valoración de las contingencias que establezca dicha Dirección."

"En todo caso, la determinación del monto del aporte, la aprobación del plan de aportes y su primer pago, cuando hubiere lugar a ello, serán condiciones previas al otorgamiento de la garantía de la Nación."

A la fecha, el Ministerio de Hacienda emitió el Decreto 1110 de 2019, donde se define el proceso de otorgamiento de la garantía de la Nación a las operaciones de financiamiento externo e interno que realicen las entidades territoriales y sus descentralizadas, en el marco de cofinanciación de sistemas de transporte público colectivo y masivo que sean desarrollados por medio de contratos de concesión. Dentro de las operaciones de financiamiento que pueden contar con garantía de la Nación se encuentran, entre otras, la emisión de títulos de deuda pública y de títulos valores como mecanismo de pago. La EMB se encuentra en el proceso de materializar la garantía de la Nación para los TPEs, dado que ya cuenta con la autorización para celebrar esta operación de financiamiento de acuerdo con la Resolución 2071 de 2019. Por otra parte, la EMB inició el proceso de estudios previos, para contar con los servicios para la desmaterialización, administración y custodia de estos títulos, las cuales remitirán sus ofertas para continuar con el correspondiente proceso de contratación.



6 EJECUCIÓN PRESUPUESTAL PROYECTO PLMB.

Entendiendo que la totalidad de los aportes de cofinanciación del Distrito y la Nación, tienen destinación única y exclusiva para el proyecto PLMB – Tramo I, en la medida que se reciban los mismos, se irá conformando la bolsa de recursos necesaria para atender las inversiones previas a la construcción, respaldar⁴ el contrato de concesión y sufragar el servicio de la deuda derivado de la financiación obtenida a través de fuentes crediticias. En tal sentido es importante anotar que los recursos de cofinanciación que reciba la Empresa Metro de Bogotá no tendrán una ejecución simétrica, entre la vigencia del recaudo y la vigencia de su utilización.

la ejecución presupuestal acumulada con corte 30 de junio de 2019 es la siguiente:

Componentes	Total (COP) Ejecución Presupuestal Acumulada
1. Obras Civiles - Viaducto y Patio Taller	0
2. Sistemas ferroviarios y Material Rodante	0
3. Traslado anticipado de redes de SSPP	195.026.276.437
4. Gestión Social y Predial	205.142.650.338
5. Interventoría y PMO	122.908.900.809
Costo Total Cofinanciables	*523.077.827.584

*Este valor corresponde a los compromisos presupuestales con corte 30 de junio de 2019, incluyendo los valores comprometidos mediante el mecanismo de vigencias futuras.

7 AVANCE FÍSICO Y OPERATIVO DEL PROYECTO.

Desde el PDD se estableció como indicador del proyecto el “porcentaje de avance de la primera línea del metro - Etapa I”, el cual prevé como meta al año 2020 avanzar en el 30% del proyecto, que corresponde a la etapa inicial del ciclo de vida de este e incluye las siguientes actividades principales:

- Estructurar técnica, legal y financiera de la PLMB.
- Adelantar y asegurar la financiación del proyecto (Créditos).
- Llevar a cabo el proceso de selección para la concesión de la PLMB.
- Adelantar el proceso de gestión y adquisición predial.
- Adelantar los procesos de gestión social para el reasentamiento.

⁴ Ya sea con inversión directa o como respaldo para la consecución de las fuentes crediticias que financiarán dicho contrato, de acuerdo con el esquema de financiación definido.

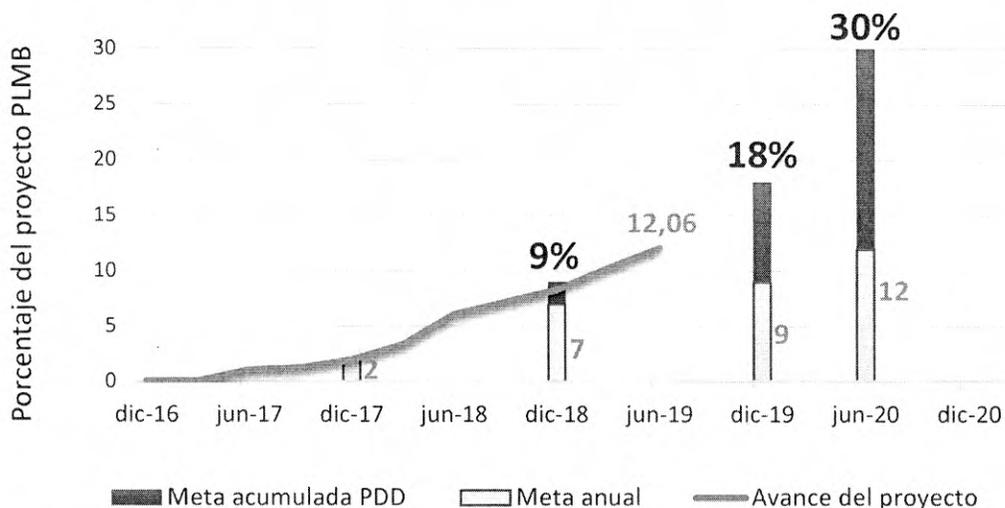


- Realizar el Estudio de Impacto Ambiental y Social – EIAS y obtener la No Objeción de los prestamistas.
- Identificar las redes de servicios públicos a trasladar, diseñar las soluciones y contratar las obras físicas de traslado para despejar el corredor.

Para el cumplimiento de la meta se realizó la programación del cuatrienio, tal como se presenta en la siguiente tabla

Indicador Plan Desarrollo		2017	2018	2019	2020	Total
196 - Porcentaje de avance de la primera línea del metro - Etapa I	Programación	2,00	7,00	9,00	12,00	30%
	Ejecución	1,94	6,35	3,77	-	12.06%
	% ejecución vigencia.	97%	91%	41,89%		

Fuente SEGPLAN - Plan de Acción 2016 - 2020 Componente de gestión e inversión por entidad con corte a 30/06/2019



De acuerdo a la programación acumulada, a diciembre de 2019 se estima llegar al 18%. Con corte 30 de junio de 2019 se presenta un avance de ejecución del 12,06% encontrándose dentro del rango programado para la fecha.

Las principales actividades desarrolladas en el marco del proyecto Primera Línea de Metro de Bogotá – Tramo I, se detallan a continuación:

En diciembre de 2016 se constituyó la Empresa Metro de Bogotá S.A. – EMB, como una sociedad por acciones del orden distrital, mediante escritura pública 5291 e inició sus operaciones en enero de 2017

- *Estructuración integral y selección para la concesión de la PLMB*

Tras cumplir con los requisitos necesarios, el 30 de mayo de 2017 el Gobierno nacional declaró la Primera Línea del Metro de Bogotá – PLMB – como un proyecto de interés nacional y estratégico, concediéndole la prioridad y el impulso que necesitaba.

El 25 de septiembre de 2017, a través del CONPES 3900, el Gobierno nacional declaró la importancia estratégica del Proyecto Metro, tramo 1, un logro que ninguna administración anterior había conseguido en sus intentos por materializar esta megaobra.

Se aprobó la estrategia de ejecución de la PLMB con la Junta Directiva, a partir de la recomendación de la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN) en las sesiones del Comité Interinstitucional del Convenio 1880 de 2014, en la que la FDN recomendó, de acuerdo con los avances de la estructuración integral del proyecto, un modelo de contratación consistente en un único contrato de concesión a ser suscrito entre la EMB y una sociedad de objeto único que se denominará SPV o concesionario; en el 2018 se comenzaron a adelantar las etapas que comprende el proceso de selección de la PLMB- Tramo 1.

El contrato, que se registrará por el numeral 4 del artículo 32 de la Ley 80 de 1993, tendrá por objeto los estudios y diseños definitivos, financiación, construcción, operación, mantenimiento y reversión de la infraestructura que compone el Tramo 1 de la Primera Línea del Metro de Bogotá, así como los estudios y diseños definitivos, financiación, provisión, reposición, pruebas, puesta en marcha, operación, mantenimiento y reversión del material rodante y de los sistemas metro-ferroviarios y la prestación del servicio público de transporte férreo de pasajeros en Bogotá a través de la PLMB.

Para verificar a escala real el comportamiento de los suelos y las cimentaciones para la construcción de la PLMB, la Empresa Metro de Bogotá inició las pruebas de carga en nueve puntos del trazado, que se caracterizan por tener diferentes tipos de suelo. Las pruebas permiten reducir riesgos, costos y facilitar que las obras marchen adecuadamente.

Se presentaron los diseños del proyecto, en una nueva tecnología adoptada por primera vez en una entidad pública en Colombia llamada Building Information Modeling (BIM).

A través del CONPES 3882 de 2017, se definió la metodología para acceder a la cofinanciación de la Nación y se acogió el proyecto PLMB como una canasta que incluía metro y troncales alimentadoras. Este documento fue actualizado en el CONPES 3899, que precisó los requisitos que deben cumplir los proyectos para acceder a la cofinanciación, los componentes cofinanciables de los proyectos y el mecanismo de seguimiento al desarrollo de los mismos.

El 31 de octubre de 2017, el Concejo de Bogotá aprobó las vigencias futuras ordinarias del periodo 2018-2041, por valor de 6,08 billones de pesos, las cuales aseguran los recursos para la construcción

de la primera línea del metro elevado de Bogotá. A su vez, el Gobierno nacional, en cabeza del Ministro de Hacienda, Mauricio Cardenas Santamaría, obtuvo la aprobación en CONFIS de las vigencias futuras, el 8 de noviembre de 2017.

El 9 de noviembre de 2017, la Nación y el Distrito suscribieron el Convenio de Cofinanciación quedando definidos los recursos que Nación y Distrito entregarán a la EMB, durante los próximos 30 años, para avanzar en el desarrollo de la obra; las obligaciones de información que la Empresa Metro debe entregar para que se hagan los desembolsos y los rubros para cada gasto; y la forma como debía quedar conformada la Junta Directiva de la Empresa Metro de Bogotá S.A.

La Junta Directiva de la Empresa Metro de Bogotá aprobó un plan de endeudamiento hasta por \$10.85 billones de pesos, constantes de 2017, destinados a la financiación de la construcción y puesta en marcha del proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá - Tramo 1, y autorizó a la Empresa para iniciar los trámites necesarios para obtener los créditos, comprometiendo sus propios recursos, los cuales recibirá a lo largo de 30 años como beneficiaria del acuerdo entre la Nación y el Distrito.

El 15 de febrero de 2018, mediante el Acuerdo 699, el Concejo de Bogotá aprobó el cupo de endeudamiento para la EMB por valor de \$10,85 billones. Posteriormente, se obtuvo concepto favorable del CONPES y de la Comisión Interparlamentaria de Crédito Público para las operaciones de crédito público que realizará la entidad, con garantía de la Nación, hasta por la suma de COP 7,8 billones, constantes de diciembre de 2017 (CONPES 3923).

Se surtieron los trámites correspondientes a la materialización de la garantía de la Nación para las primeras operaciones de crédito público externo con la banca multilateral por USD196 millones. Derivado de lo anterior, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP) emitió la Resolución 1928, por la cual autorizó a la Empresa Metro de Bogotá S.A. (EMB) para el inicio de gestiones con la banca. Así mismo, se negoció el contrato de contragarantía requerido para obtener la garantía soberana. Finalmente, mediante Resolución 2315, el MHCP autorizó a la EMB para celebrar las operaciones mencionadas y a la Nación para firmar los contratos de garantía con los tres bancos. El 6 de agosto de 2018 fueron firmados los contratos de empréstito con la banca multilateral para el proyecto PLMB.

Durante el mes de octubre de 2018, la firma Fitch Ratings ratificó las calificaciones nacionales de largo plazo en 'AAA (col)' y de corto plazo en 'F1+(col)' de EMB, las cuales cuentan con perspectiva estable.

Se realizó análisis, validación y requerimientos de mejora sobre la versión del modelo financiero de la FDN; adicionalmente, se llevó a cabo la estructuración y obtención de aprobaciones de los Títulos de Pagos por Ejecución – TPEs –; se coordinaron y realizaron los procesos requeridos para el pago de las comisiones de los préstamos de acuerdo a los procedimientos de la EMB; y se analizaron, consolidaron y generaron informes de seguimiento requeridos en los contratos de empréstito. Por

último, luego de surtido el proceso de selección del encargo fiduciario, este fue suscrito el 12 de abril de 2019.

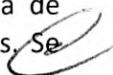
Se conformó la lista con 6 precalificados al proceso de Licitación Pública Internacional – LPI – para la contratación de la PLMB tramo I, entregando a los participantes la documentación preliminar para su lectura y retroalimentación; posteriormente, se escucharon inquietudes, dudas y propuestas de modificación a los documentos del contrato: minuta, apéndices técnicos, anexos, reglas de adjudicación; así mismo se recibieron de la Financiera de Desarrollo Nacional – FDN – los apéndices técnicos para discusión y aprobación por parte de las entidades y Banca Multilateral, previo a la apertura de la LPI; y tal, como se tenía previsto en el cronograma del proceso publicado en el SECOP II, se dio apertura al proceso de Licitación Pública Internacional el 28 de junio de 2019.

En cuanto al proceso de selección de la interventoría para la concesión de la PLMB tramo I, se ha trabajado con la FDN y el equipo de estructuradores en la construcción de los documentos de expresión de interés, así como en la preparación y definición de la metodología de evaluación; adicionalmente, se participó en los comités de estructuración y en reuniones y discusiones con la banca multilateral sobre la definición de los criterios de selección, de acuerdo con la política que regirá el proceso.

Se suscribió el contrato para la consultoría especializada en gerencia de proyectos (PMO) que asesorará a la EMB en la planeación, coordinación, seguimiento y control del proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá - PLMB Tramo 1, del cual se han llevado a cabo actividades, centradas principalmente, en la revisión de la información del proyecto incluida en los documentos que se están preparando para el concesionario, compartida con los precalificados para la retroalimentación. Adicionalmente, se solicitó al consorcio la revisión y comentarios de los apéndices técnicos que forman parte de la minuta del contrato de concesión, labor que se desarrolló en su mayoría durante el mes de mayo.

- *Identificación de redes de servicios públicos a trasladar*

El programa TAR es la gestión que se realiza para despejar el corredor de la PLMB de las redes principales o matrices de los diferentes servicios públicos. Con la última versión de localización de pilas, pórticos y áreas de interferencia a redes se realizó la identificación definitiva de interferencias de redes matrices y principales y se inició con la suscripción de los acuerdos específicos con las ESP para el desarrollo de los diseños y las obras respectivas. Se determinaron 123 interferencias definitivas con el trazado de la PLMB.

- Con la Empresa de Acueducto de Bogotá - EAB (28), se suscribió el acuerdo específico N°.1, para el traslado de 28 interferencias de redes matrices y un otrosí al mismo para incluir el traslado de las redes menores vinculadas a las mismas. La Empresa de Acueducto está adelantando el proceso licitatorio para el traslado de las redes. 



espera que la EAB suscriba los contratos de obra de las redes a trasladar que cuenta con diseños a más tardar el cuatro trimestre de 2019.

- Con la Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá - ETB (43), se ejecutó el acuerdo específico N°.1, el cual comprendió el diseño del traslado de 5 interferencias. Adicionalmente se suscribió el acuerdo específico N°.2 para llevar a cabo el diseño del traslado de 25 interferencias, el cual terminará en el cuatro trimestre del presente año. Posteriormente se suscribirá el acuerdo para el traslado de las 30 interferencias que cuentan con el diseño y otro para el diseño de las 13 interferencias restantes.
- Con Codensa (7), se ejecutó el acuerdo específico N°.1, el cual comprendió el diseño del traslado de 6 interferencias y se suscribió el acuerdo específico N°.2 para llevar a cabo su traslado. Por otra parte, para el traslado de la Subestación Calle 1 que hace parte de la interferencia restante, se aprobó la modificación del Plan Especial de Manejo y Protección – PEMP – del Hospital San Juan de Dios ante el Ministerio de Cultura, y su diseño se proyecta iniciar en el primer trimestre de 2020.
- Con Gas Natural - GN (11), se suscribió el acuerdo específico N°.1, para el diseño y traslado de 2 interferencias. En el cuatro trimestre de 2019 se espera suscribir el acuerdo específico para diseño y traslado de las restantes.
- Con Telefónica (34), se ejecutó el acuerdo específico N°.1, el cual comprendió el diseño y traslado de cuatro (4) interferencias. Se espera suscribir en el cuatro trimestre de 2019 el acuerdo específico para diseño y traslado de las restantes.

- *Gestión socio-predial*

Se identificó un primer grupo de predios, que corresponden a las curvas del viaducto. Esto, con el fin de despejar y alistar el corredor para el inicio de la construcción de la PLMB y, de esta manera, prevenir y mitigar, de manera anticipada, inconvenientes como: demoras en la disponibilidad asociada a la gestión predial, de los terrenos, espacios o predios necesarios para iniciar y ejecutar la construcción del proyecto; el desplazamiento del cronograma de ejecución de la obra y sobre costos asociados a la no disponibilidad de los terrenos.

Durante el segundo semestre de 2017, 1.242 propietarios recibieron comunicación de la Empresa Metro de Bogotá S.A. (EMB) anunciando el inicio del proceso de adquisición de los inmuebles requeridos para la construcción de la Primera Línea del Metro (PLM), el cual incluirá un completo plan de apoyos, de acuerdo con la "Política de Reasentamientos y de Gestión Social" adoptada por



la Empresa, la cual también contempla los reconocimientos económicos dispuestos por el proyecto Primera Línea de Metro de Bogotá y reglas para su aplicación.

A la fecha, se han gestionado 984 estudios de títulos y se tienen 549 registros topográficos de predios; se han elaborado 425 ofertas integrales y suscrito 193 promesas de compra venta; así mismo, se suscribió contrato con la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital – UAECD –. Por último, se realizó gestión interinstitucional para la elaboración del instrumento normativo que define los procesos, procedimientos y actores institucionales involucrados en el seguimiento a la intervención del espacio público; adicionalmente, se formuló la Política de Participación Ciudadana y adopción del Plan Integral para Ocupantes del Espacio Público, en su componente de vendedores informales para la PLMB.

Con relación a la disponibilidad de los terrenos, espacios o predios necesarios para iniciar y ejecutar la construcción del proyecto, a través de la Resolución 263 de 2019 de la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte – SCR D –, el Consejo Distrital de Patrimonio Cultural aprobó la aclaración enmarcada en la Resolución 035 de 2006 emitida por la Secretaría Distrital de Planeación Distrital, determinando que *“El monumento a los Héroes. La declaratoria como bien de interés cultural del ámbito distrital, corresponde a la escultura Ecuestre a Simón Bolívar que lo corona, a la cual le aplican los criterios de clasificación 1, 2, 3, 4 y 5 definidos en la Resolución 035 de 2006 y que, a su vez, hacen parte del artículo 312 del Decreto 190 de 2004”*. Con lo anterior, se viabiliza la solicitud del traslado del bien cultural para la construcción de la cola de retorno de la PLMB Tramo I.

Se realizó el seguimiento al plan de reasentamiento y de gestión social para la población sujeto de traslado por la construcción de la PLMB – Tramo 1, lo cual se obtuvo a través de la contratación del grupo profesional interdisciplinario que apoya la gestión social y la asignación de las unidades sociales, económicas y socioeconómicas para su respectivo seguimiento y acompañamiento a las actividades programadas. Se implementó un protocolo para el seguimiento a la implementación del plan de reasentamiento de los inmuebles adquiridos por el IDU para el proyecto PLMB, a través del cual se generaron reportes de información. Dicho protocolo consiste en tableros de control establecidos entre IDU - EMB para evidenciar gestión de avance de procesos de avalúo, notificaciones de oferta y estado de registros presupuestales realizados en el marco del convenio IDU 1021/2017.

Se han adelantado 86 reuniones con las comunidades residentes y comerciantes a lo largo del trazado de la PLMB, y se han informado por los diferentes canales de comunicación alrededor de 1.268.323 ciudadanos sobre las características, beneficios y avances del proyecto PLMB.

Frente al concurso de arquitectura para elegir al consultor que realice los diseños arquitectónicos del nuevo monumento a Los Héroes, se realizaron las prebases por parte de la Sociedad Colombiana de Arquitectos – SCA –, que, revisadas por la Subgerencia de Captura de Valor y la Gerencia de Contratación, generaron observaciones, las cuales fueron atendidas por la SCA y se enviaron a la

Secretaría de Cultura Recreación y Deporte para su aprobación, según lo expuesto en el Decreto 149 de 2019. Igualmente, se adelantaron los estudios previos para el desarrollo del concurso.

Se determinó el modelo de captura de valor, en un radio de 800 metros alrededor de las estaciones, modelo de gestión que se viabiliza a través del próximo Plan de Ordenamiento Territorial (POT).

- *Gestión ambiental*

En el año 2017 se elaboró la Evaluación Económica del Proyecto Integral que comprende la Primera Línea del Metro y las troncales alimentadoras del TransMilenio; dicha evaluación incluyó dentro de los beneficios del proyecto la estimación de los beneficios ambientales, en términos de la reducción de emisiones de Gases Efecto Invernadero (GEI) y contaminantes locales en operación. Este estudio fue elaborado por Deloitte y contratado por el Banco Interamericano de Desarrollo.

Los resultados indican que con la entrada en operación del proyecto integral se estima que se tendrá un impacto en relación con la reducción de emisiones de GEI y contaminantes locales. Para el año 2030, se estima que el proyecto integral reducirá emisiones GEI en aproximadamente 171 000 toneladas de CO₂ y generará una reducción de contaminantes locales de más de 10 mil toneladas de CO, 190 Ton de PM₁₀ y 187 Ton de PM_{2,5}.

En la misma vigencia se elaboró el Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS) para la fase de factibilidad de la PLMB, el cual fue aceptado por la Banca Multilateral en cumplimiento de los requisitos exigidos para acceder a los créditos de financiamiento para la construcción de la PLMB. En este estudio se identificaron los impactos ambientales y sociales en las etapas de construcción y operación del proyecto para los componentes abiótico, biótico y socioeconómico. Asimismo, este estudio incluye el Plan de Manejo Ambiental y Social el cual contiene los programas para prevenir, controlar, mitigar y compensar los impactos ambientales y sociales generados por el PLMB.

El proyecto de la PLMB fue priorizado por el cuerpo colegiado ante el Fondo Verde del Clima (FVC), para hacer parte de la cartera de Colombia 2018 -2019. La priorización del proyecto PLMB abre la posibilidad para obtener recursos de financiamiento de cambio climático del FVC, al ser un proyecto que generará un impacto transformacional de desarrollo bajo en emisiones y resiliente al clima en Colombia, contribuyendo en la reducción de emisiones de gases efecto invernadero, apoyando así las acciones climáticas en el marco de los compromisos internacionales adquiridos por el Gobierno Nacional.

A la fecha se avanza con la elaboración de la nota conceptual, la cual incluye la estimación del potencial de reducción de las emisiones de Gases Efecto Invernadero y contaminantes locales por la operación de la PLMB.