

Doctores (as):

ÚRSULA ABLANQUE MEJÍA

Secretaria Distrital de Planeación

CLAUDIA ANDREA DÍAZ ACOSTA

Secretaria Distrital de Movilidad

ANA MARIA CADENA RUIZ

Secretaria Distrital de Hacienda

PEDRO ORLANDO MOLANO PÉREZ

Director Instituto de Desarrollo Urbano (IDU)

JOSÉ LEONIDAS NARVÁEZ MORALES

Gerente General del Metro de Bogotá S.A.

Ciudad

REF: Proposición **No. 534** aprobada en la Sesión del día **4/06/2026**.

Respetados (as) doctor (as):

Para su conocimiento y fines pertinentes atentamente me permito anexar el cuestionario de la Proposición de la referencia presentada por los (a) Hs. Cs. Cristina Calderón Restrepo, Juan Manuel Díaz Martínez; Bancada Partido Nuevo Liberalismo .

Tema: IMPACTOS DEL PROYECTO REGIOTRAM DEL NORTE.

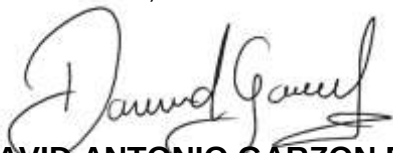
En virtud de lo anterior, usted se encuentra **CITADO (A)** conforme a las disposiciones contenidas en el artículo 11 del Acuerdo 837 de 2022 (Reglamento Interno del Concejo). La respuesta al cuestionario deberá radicarse en la Comisión Primera Permanente del Plan, dentro del **tercer día hábil** (prorrogable por tres (3) días más, previa solicitud), siguientes al recibo de la presente comunicación **en original y medio magnético (USB)**.

De esta manera, el término inicial para su respuesta oportuna es el **16/06/2026**

Para comunicarse con la comisión y atender cualquier inquietud adicional puede dirigirse al siguiente correo electrónico: comisiondelplan@concejobogota.gov.co,

La fecha y hora para el debate serán informadas oportunamente.

Cordialmente,



DAVID ANTONIO GARZON FANDIÑO

Subsecretario de Despacho

Comisión Primera del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial

Anexos: (2) folio (s).

Elaboró y Revisó: Reinaldo García Baquero
Profesional Especializado 222-04 (e)
PBX 2088210 ext. 8053



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: CTP-FO-004
	PRESENTACIÓN PROPOSICIONES	VERSIÓN: 01

PROPOSICIÓN N° 534 DE 2026

APROBADA EL 4 DE JUNIO DE 2026

Aprobada en: Comisión Primera Permanente de Plan de Desarrollo y Plan de Ordenamiento Territorial.

Tema: *Impactos del proyecto Regiotram del Norte*

Facultades:

De conformidad con las funciones de vigilancia y control político previstas en el artículo 14 del Decreto Ley 1421 de 1993 y en el artículo 52 del Acuerdo 741 de 2019, me permito citar a las entidades que se relacionan a continuación para que den respuesta, en el marco de sus competencias, al presente cuestionario.

El propósito de esta citación es evaluar la integración, el impacto urbanístico y de espacio público y las razones por las cuales se excluyó a Bogotá del proyecto de Regiotram del Norte. Este proyecto consolida 10 billones de pesos de inversión, de los cuales 6,7 billones se invertirán al interior de Bogotá. Además, movilizará a 187.000 pasajeros diarios, beneficiando a casi un millón de personas de la región. Así pues, el proyecto es de vital importancia para la ciudad, dada su inversión financiera y sus posibles impactos positivos sobre la movilidad. Por lo tanto, es importante comprender los posibles impactos que tendrá el proyecto sobre el urbanismo y el espacio público y las consecuencias que la exclusión puede tener en la ciudad.

En ese sentido, se solicita dar respuesta al siguiente cuestionario:

Citados:

- Secretaría Distrital de Planeación.
- Secretaría Distrital de Movilidad.
- Secretaría Distrital de Hacienda.
- Instituto Distrital de Desarrollo Urbano – IDU.
- Empresa Metro de Bogotá.

Invitados:

- Organismos de Control
- Contraloría Distrital
- Personería Distrital
- Veeduría Distrital.

Cuestionario:

EJE 1 – INTEGRACIÓN CON BOGOTÁ

1. ¿Cómo se garantizará la integración física, operacional y tarifaria entre el Regiotram del Norte, TransMilenio, SITP y la Línea 1 del Metro?
2. ¿Qué estaciones o paraderos de SITP tendrán conexión directa o integración funcional con otros sistemas de transporte masivo?
3. ¿Existe un estudio técnico actualizado sobre la demanda proyectada de pasajeros que utilizarían este servicio, así como una estimación de los transbordos que se generarían dentro de Bogotá?

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: CTP-FO-004
	PRESENTACIÓN PROPOSICIONES	VERSIÓN: 01

4. ¿Qué estrategias de movilidad se tienen previstas para la entrada en operación del servicio? Asimismo, ¿qué medidas se han definido para evitar la generación de nuevos cuellos de botella en corredores críticos del norte de Bogotá?
5. ¿Qué medidas se contemplan para la integración peatonal y ciclística alrededor de las estaciones?
6. ¿Cuál será el esquema tarifario proyectado y cómo funcionará la integración con la tarjeta TuLlave o sistemas equivalentes?

EJE 2 – IMPACTO URBANÍSTICO Y ESPACIO PÚBLICO

7. ¿Qué impactos urbanísticos identificó el Distrito frente a los tramos elevados del proyecto dentro de Bogotá?
8. ¿Cuántos kilómetros del trazado dentro de Bogotá serán elevados y cuál será la altura promedio de la infraestructura?
9. ¿Qué estudios existen sobre sombra urbana, ruido, valorización/desvalorización predial y fragmentación urbana?
10. ¿Qué afectaciones prediales se proyectan en Bogotá y cuántos predios requerirán adquisición?
11. ¿Cuál es el diseño de la señalización prevista para los cruces a nivel existentes en el proyecto?
12. ¿Qué medidas de manejo vial se tienen previstas a implementar para el manejo del tráfico y peatones durante la construcción del proyecto?

EJE 3 - EXCLUSIÓN DEL PROYECTO

13. Señale las razones por las cuales Bogotá quedó por fuera del proyecto de Regiotram del Norte.
14. ¿Cuáles son las posibles consecuencias de excluir a Bogotá de Regiotram del Norte?
15. ¿Qué opinión técnica y financiera tiene el Distrito acerca del proyecto de Regiotram del Norte?
16. ¿Cuáles son los puntos críticos que requieren ser concertados por el Distrito y la Gobernación?
¿Qué se requiere para llegar a un acuerdo?
17. ¿Existe la posibilidad que Bogotá se sume nuevamente a la iniciativa?

Atentamente,


CRISTINA CALDERÓN RESTREPO
 Concejal de Bogotá
 Partido Nuevo Liberalismo
 Citante


JUAN MANUEL DÍAZ
 Concejal de Bogotá
 Partido Nuevo Liberalismo
 Vocero

Pública Clasificada

210000-24-8

Proposiciones

Bogotá D.C., junio 2026

Doctor
DAVID ANTONIO GARZON FANDIÑO
Subsecretario de Despacho
Comisión Primera del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial
Concejo de Bogotá D.C.
comisiondelplan@concejobogota.gov.co
correspondencia@concejobogota.gov.co
Calle 36 No. 28 A - 41
Bogotá D.C.

Asunto: Respuesta a Proposición 534 de 2026 – Impactos del Proyecto Regiotram del Norte. Radicado SHD 2026ER19152601

Respetado doctor Garzon, reciba un cordial saludo

En atención a la proposición del asunto, presentada por los Honorables Concejales Cristina Calderón Restrepo y Juan Manuel Díaz Martínez, de la bancada Partido Nuevo Liberalismo, actuando en cumplimiento del Decreto Distrital 438 de 2019¹, esta entidad manifiesta de manera atenta a su Despacho, que en el marco de las funciones definidas en los artículos 58 y 62 del Acuerdo 257 de 2006², y en el Decreto 645 de 2025³, es competente para responder para responder las preguntas 13, 15 y 17 del cuestionario, en los siguientes términos:

EJE 3 - EXCLUSIÓN DEL PROYECTO

13. Señale las razones por las cuales Bogotá quedó por fuera del proyecto de Regiotram del Norte.

Respuesta:

¹ "Por el cual se regula el procedimiento para las relaciones político - normativas con el Concejo de Bogotá, D. C. y se dictan otras disposiciones".

² "Por el cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá, Distrito Capital, y se expiden otras disposiciones".

³ "Por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Hacienda".

En relación con el interrogante planteado, se informa que la disposición del Distrito para efectuar el aporte inicialmente previsto al proyecto continúa vigente. En este sentido, la Secretaría Distrital de Hacienda se mantiene atenta a los resultados de las mesas técnicas que se adelantan entre el Distrito Capital, el Departamento y la Nación.

En cuanto, a las situaciones que se presentaron, a continuación, se relata lo ocurrido:

Mediante comunicación del 21 de abril de 2025, el Distrito manifestó al Ministerio de Transporte lo siguiente:

“Teniendo en cuenta la priorización de proyectos de transporte de Bogotá, desde la Administración Distrital preliminarmente se estima que es posible aportar 2.3 billones de pesos contante de 2024,” con un perfil de aportes entre 2026 y 2040.

En desarrollo de lo anterior, y con posterioridad a numerosas mesas técnicas de trabajo desarrolladas durante meses, la Empresa Metro de Bogotá S.A. (EMB) solicitó a la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) la radicación de la solicitud de aval fiscal para Vigencias Futuras Excepcionales, trámite que fue presentado ante el CONFIS Distrital mediante radicado No. 202515013679961. Posteriormente, la Secretaría Distrital de Hacienda emitió concepto favorable y el CONFIS Distrital, en sesión No. 27 del 17 de octubre de 2025, autorizó el aval fiscal correspondiente, dejando constancia de salvedades técnicas respecto del proyecto.

Con fundamento en dicho aval fiscal, el Gobierno Distrital remitió al Ministerio de Transporte la solicitud de cofinanciación, frente a la cual esa entidad expidió aval técnico reiterando las observaciones formuladas por el Distrito.

Posteriormente, el Gobierno Nacional expidió su aval fiscal y el documento CONPES del 30 de octubre de 2025. No obstante, aun contando con dicho CONPES, el Distrito debía surtir múltiples trámites adicionales, entre ellos: (i) la aprobación por parte de la Junta Directiva de la Empresa Metro de Bogotá del plan financiero plurianual de la empresa; (ii) la declaratoria de importancia estratégica por parte del Consejo de Gobierno Distrital; (iii) la aprobación por parte del Concejo de Bogotá de las Vigencias Futuras de la EMB; y (iv) la negociación y suscripción del convenio, atendiendo las observaciones técnicas formuladas por el Distrito. Estos trámites no podían adelantarse de manera material y jurídicamente viable en tan solo ocho (8) días calendario antes del inicio de la Ley de Garantías.

Como consecuencia de ajustes en los aportes de la Nación y en la estructura financiera del proyecto, fue necesario modificar la solicitud inicial, sustituyendo el esquema de Vigencias Futuras Excepcionales por el de Vigencias Futuras Ordinarias, así como ajustar el monto del aporte distrital.

En consecuencia, la SDM y la EMB presentaron una nueva solicitud ante el CONFIS Distrital mediante radicado No. 202515014913231 y correo electrónico remitido el 7 de noviembre de 2025 a las 5:55 a.m. Dicha solicitud recibió concepto favorable de la Secretaría Distrital de Hacienda mediante radicado No. 2025EE80137201 del 7 de noviembre de 2025 a las 8:17 a.m., siendo remitida al CONFIS Distrital en la misma fecha.

A su vez, el Gobierno Nacional tramitó el CONPES de la Nación ese mismo 7 de noviembre, pocas horas antes del inicio de la Ley de Garantías. No obstante, aún se encontraban pendientes etapas esenciales, tales como: (i) la aprobación del plan plurianual de la empresa por parte de la Junta Directiva de la EMB; (ii) la declaratoria de importancia estratégica por parte del Consejo de Gobierno; (iii) la aprobación de las vigencias futuras por el CONFIS Distrital; y (iv) la negociación del convenio atendiendo las observaciones técnicas formuladas por el Distrito. En consecuencia, resultaba material y jurídicamente inviable surtir todas estas etapas pocas horas antes del inicio de la Ley de Garantías.

En la noche del 7 de noviembre de 2025, el Distrito, representado por el Secretario Jurídico Distrital y la Secretaria Distrital de Hacienda, acudió al Ministerio de Hacienda. En dicha reunión, la Secretaria Distrital de Hacienda propuso al Gobierno Nacional la suscripción de un convenio marco, sin cuantía ni compromiso presupuestal, en el que se describiera el alcance general del proyecto y se establecieran obligaciones para las partes, tales como: trabajar conjuntamente en la solución de las observaciones técnicas, adelantar los trámites presupuestales correspondientes y, una vez cumplidos los requisitos legales, suscribir convenios derivados, en el caso del Distrito, con posterioridad a la finalización de la Ley de Garantías.

Sin embargo, la Nación y el Departamento de Cundinamarca no acogieron dicha propuesta. Al día siguiente, el Distrito tuvo conocimiento de que la Nación y Cundinamarca procedieron a suscribir el otrosí al convenio del Regiotram de Occidente, incorporando la cofinanciación del Tren de Zipaquirá.

Con posterioridad a la firma del referido otrosí, y además de las gestiones adelantadas por el sector movilidad, la Secretaría Distrital de Hacienda, solicitó reuniones a la UMUS del Ministerio de Transporte con el fin de conocer el estado del proyecto y la atención dada a las observaciones formuladas por el Distrito, sin obtener respuesta.

15. ¿Qué opinión técnica y financiera tiene el Distrito acerca del proyecto de Regiotram del Norte?

Respuesta:

Desde la perspectiva de la Administración Distrital, para el proyecto Regiotram del Norte/Tren de Zipaquirá se evaluó la eventual participación desde dos dimensiones: i) la viabilidad fiscal y financiera del aporte distrital y ii) las condiciones técnicas que debía cumplir el proyecto para garantizar una adecuada inserción urbana en Bogotá.

En materia financiera, el Distrito, a través del CONFIS Distrital, otorgó el aval fiscal el 17 de octubre de 2025 para vigencias futuras excepcionales que superan el periodo de gobierno, destinadas a financiar el proyecto durante el periodo 2026-2040, por un valor total de \$2,3 billones de pesos constantes de 2024.

Este aval fiscal se otorgó en 2025, bajo el supuesto de que durante los meses restantes de esa vigencia se iba a suscribir por parte del Distrito el convenio de cofinanciación de este

proyecto, lo cual eventualmente no ocurrió. Dado lo anterior, no se incorporó en el presupuesto de 2026 una apropiación correspondiente. A pesar de lo anterior, el Distrito garantiza el espacio fiscal de \$2,3 billones de pesos a precios de 2024, destinados a la financiación de este proyecto.

El perfil de aportes considerado para Bogotá fue el siguiente:

Vigencia	Aporte Distrito — pesos constantes 2024
2026	\$4.402 millones
2027	\$5.528 millones
2028	\$71.840 millones
2029	\$82.769 millones
2030	\$82.769 millones
2031-2040	\$206.133 millones anuales
Total	\$2.308.638 millones

Con base en los análisis fiscales realizados, la Secretaría Distrital de Hacienda concluyó que estos recursos no excedían la capacidad de endeudamiento del Distrito Capital, se encontraban dentro del espacio de vigencias futuras autorizado y eran consistentes con la sostenibilidad de la deuda distrital, de conformidad con la Ley 358 de 1997 y la Ley 819 de 2003. Así mismo, se concluyó que la solicitud era compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo vigente, en cuanto a plazo, monto y fuentes de financiación, bajo la premisa del cumplimiento de las salvedades establecidas.

En el documento de justificación técnica, económica y financiera se establecieron los siguientes elementos en relación con la finalidad del aporte de Bogotá al proyecto: el aporte distrital debía limitarse a hasta \$2,3 billones constantes de 2024; no se contemplaba la asignación de recursos distritales para la operación del sistema; los recursos comprometidos por el Distrito debían destinarse exclusivamente a obras dentro de la jurisdicción de Bogotá D.C.; y cualquier recurso adicional debía ser asumido por la Nación o la Gobernación de Cundinamarca, según correspondiera.

Desde el punto de vista técnico, en particular, se identificaron observaciones relacionadas con el faltante de CAPEX en el tramo Bogotá, las soluciones parciales previstas para intersecciones como las calles 134, 153, 170 y 183, la conectividad con buses zonales, la integración del sistema férreo con otros modos, la conectividad peatonal y de biciusuarios, la inserción urbana de viaductos y puentes férreos, la gestión predial en zona urbana y las salvaguardas ambientales y sociales aplicables cuando exista financiación con banca multilateral.

De lo anterior debe precisarse que las observaciones técnicas, urbanísticas, operacionales, de integración modal, prediales o ambientales corresponden principalmente al ámbito de las competencias de entidades como la Secretaría Distrital de Movilidad, la Empresa Metro de Bogotá S.A., TransMilenio S.A., el Instituto de Desarrollo Urbano y la Secretaría Distrital de Planeación. La Secretaría de Hacienda Distrital las incorpora en su análisis en la medida en que tienen incidencia fiscal o pueden condicionar el alcance de la cofinanciación distrital.

17. ¿Existe la posibilidad que Bogotá se sume nuevamente a la iniciativa?

Respuesta:

Desde el punto de vista financiero, los recursos continúan contemplados dentro del Marco Fiscal de Mediano Plazo. De acuerdo con los resultados de las mesas técnicas que actualmente adelanta el sector movilidad, el Distrito podría participar en el proyecto mediante el mecanismo que allí se determine.

Finalmente, la Secretaría Distrital de Hacienda estará atenta a la citación para asistir al debate, en la fecha en que la Corporación determine.

Cordialmente,

ANDRES FELIPE  Firmado digitalmente
por ANDRES FELIPE
URIBE MEDINA  URIBE MEDINA

Andrés Felipe Uribe Medina
Secretario Distrital de Hacienda (E)
Despacho del secretario distrital de Hacienda

Aprobaciones a través de correo electrónico institucional:
Sammy Libos Zúñiga - Director de Estadísticas y Estudios Fiscales
Sofia Zarama Valenzuela – Asesora Despacho SHD
Martha Amézquita Cárdenas – Asesora Despacho SHD
Ronald Saénz Quintero – Asesor Despacho SHD
Irma Hernández – Asesora Despacho SHD