

Las dudas más comunes frente al tema financiero

Incertidumbre sobre otras obras de movilidad y la deuda en el futuro de la ciudad, los 'peros' frecuentes.

Sin embargo, en este tipo de proyectos, los sobrecostos e imprevistos oscilan entre un 30 y 40 por ciento del valor total, y de acuerdo con las proyecciones del Distrito, se contemplan 2,27 billones de pesos para "administración, imprevistos y utilidad", por ahora.

Los expertos agregan que tanto el Estado como el Distrito tienen buenos conceptos de calificadores internacionales, lo que significa que existe capacidad de pago y eso no afectaría el funcionamiento de las instituciones del Distrito.

Con los impredecibles cambios de las divisas internacionales, las dudas aumentan, porque aunque solo hasta finales de este mes está previsto saber los cos-

tos finales que resulten de la primera etapa de la estructuración financiera, ya el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) empezó a comprar predios para el trazado de 27 kilómetros, de ahí que expertos en finanzas como Carlos Alberto Sandoval, recomienden mayor prudencia. "La Administración corre como si su objetivo central fuera contratar el metro y dejarlo en marcha, cuando deberían asegurarse de que quede bien estructurado".

Se espera resolver estas dudas a finales del mes, cuando la Empresa de Energía de Bogotá y la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN), encargadas de la estructuración económica, den a conocer las fuentes de dinero, los cos-

tos definitivos y la tarifa para el pasajero.

Sin estas cuentas claras, no se podrá determinar qué tanto tendría que comprometer anualmente el Distrito de su presupuesto, y cualquier desequilibrio generará efectos que terminarán pagando los ciudadanos.

Lo que falta por saber

En distintos foros también se ha llamado la atención sobre lo difícil de determinar si el esquema de financiación mediante el aprovechamiento de plusvalías y valorización, así como del cobro de pasajes, tendrían capacidad para aportar los 8 billones que faltan según lo contemplado inicialmente -hay 6 billones de la Nación y 800.000 millones del cupo de deuda-, cuando las cuentas daban 15 billones.

"Las variables usadas para evaluar el efecto en el valor del suelo no son significativas. Estadísticamente, no se puede corroborar que si aumentará con el metro", explica Javier Pérez, investigador de la Escuela de Gobierno de la Universidad de Los Andes.

Según él, solo el metro de Hong Kong ha logrado que el modelo de cobros por derechos de edificabilidad funcione para pagar este tipo obras, que regularmente en el mundo dependen en su mayor parte de la

20

BILLONES DE PESOS

Es la última cifra que se ha revelado sobre el costo total del metro. Aún faltan conocer los estudios finales de la estructuración financiera.

inversión estatal.

También se ha señalado que los cobros por valorización encuentran su límite en la capacidad de pago de la gente. Y hay riesgo de que en los próximos años aparezcan proyectos inmobiliarios fuera del área de influencia del metro y que desvíen las inversiones.

José Stalin Rojas, experto en movilidad de la Universidad Nacional, plantea que no se ha establecido el tipo de tarifa y su costo. "¿Qué tanto se subsidiada, qué tanto la pagará el usuario? ¿Habrá tarifa preferencial para alguna población?", pregunta. Para él, comprender bien la tarifa técnica permitirá identificar qué otros recursos se deberán conseguir.

De igual manera, se aclararía la relación de costo-beneficio del metro, que aún sigue siendo "relativa" respecto al tamaño del presupuesto de la ciudad y

la falta de cálculos exactos en cuanto a los aportes en calidad de vida de los ciudadanos, ya que el proyecto atenderá el 5 por ciento de la demanda de viajes.

Otro de los temas en el tintero del metro es que se habla mucho de los costos de la construcción, pero aún no se contemplan los de su operación.

Por ejemplo, la implementación del Sistema Integrado de Transporte (SITP) le ha costado a la ciudad más de un billón de pesos, aun cuando su ocupación, por ahora, sigue siendo baja, según datos de la Universidad del Rosario.

Debe verse igualmente cómo blindar el proyecto para que no pierda continuidad, pues existe el riesgo político de que si llega un alcalde que no le dé prioridad a la movilidad, no se edifiquen otras fases, como le pasó a TransMilenio en su momento.

Al respecto, el experto español Francesc X. Ventura, el cerebro detrás de la Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM) de Barcelona (España), ha dicho que mucho más importante que encontrar el dinero es necesario crear "una arquitectura institucional que le ahorrra a la ciudad más recursos" y, por ende, blindaría al proyecto de los egoísmos políticos de turno.

laubert@eltiempo.com



Hoy, cuando el ánimo ciudadano y la voluntad política del Distrito y la Nación han creado el ambiente necesario para llevar a cabo la primera línea del metro, la devaluación del peso frente al dólar y su impacto en el costo de la obra, prenden las alarmas sobre si es posible conseguir el dinero para pagarla.

La mayor incertidumbre radica en las múltiples variaciones del costo del proyecto, pues según los estudios que se han hecho desde 1981, pasó de 4 billones de pesos a 7 billones durante el gobierno de Samuel Moreno. Ahora, con los estudios de detalle de esta Administración, que son los más precisos y completos, la cifra se escaló a 20 billones.

Esto genera inquietudes sobre el futuro financiero de la ciudad, de cara a compromisos como la recuperación del río Bogotá, el gasto público o la continuidad de otros proyectos de movilidad.

Ya se han hecho reparos. Uno es que el costo del metro amarraría las inversiones de la capital por años, y esto impactaría en lo que se destina a salud, educación y atención social, que pesan el 39,3 por ciento del gasto público actual.

"El metro podría afectar a los programas de subsidio especial", considera William Patifio, investigador del programa de Gestión y Desarrollo Urbanos de la Universidad del Rosario.

Sin embargo, también explica que la ciudad ha aumentado sustancialmente sus recursos: "En 1998, Bogotá contaba con 3 billones de presupuesto y hoy tiene 17,3 billones de pesos".



Críticos cuestionan desfinanciación de nuevas obras En la foto, la construcción de la troncal Américas.



Se calcula que los cables aéreos podrían transportar a 3.500 pasajeros de las localidades de Ciudad Bolívar y San Cristóbal.



A pesar del crítico estado de algunas vías, el presupuesto para su mantenimiento se redujo en un 59,7 por ciento para este año.