

# Los planes para destrabar algunas megaobras en Bogotá

Octubre 27 de 2015 - 11:04 am

in Share 9

f Compartir

Twitter 9

Enviar

Comentarios

Iniciar sesión



La primera línea del metro de Bogotá tendría un costo estimado de \$13,79 billones.  
Foto: Archivo Portafolio

**El primero, fue el Confis para los recursos que aporta la Nación para el metro. El Gobierno impulsará otras 21 iniciativas bajo APP y habrá trabajo conjunto con Alcaldía y Gobernación.**

La nueva administración en la capital de la República, que desde enero se pondrá al frente, recibió el aval financiero de la Nación para la primera línea del metro de Bogotá. Además, comenzaría a destrabarse la ejecución más infraestructura relacionada con el mejoramiento de la movilidad (bajo la figura de

Asociación Público Privada –APP– de iniciativa particular) y con nuevos proyectos de vivienda y agua potable.

Muestra de ello es que ayer, cinco meses después de que el presidente Juan Manuel Santos entregara al alcalde de Bogotá, Gustavo Petro, un cheque simbólico por \$9,65 billones (cifra equivalente al aporte que hará la Nación al proyecto para construir el 70 por ciento de la primera línea del metro de Bogotá), el Consejo Superior de Política Fiscal (Confis) le dio el sí a la financiación de un tramo de la billonaria iniciativa.

El ministro de Hacienda y Crédito Público, Mauricio Cárdenas Santamaría, informó que el Confis dio su aval fiscal para que el Estado pueda aportar \$9,65 billones a un proyecto cuyo costo aproximado para su primera línea –entre Bosa y la Calle 100– es de \$13,79 billones). El Distrito deberá aportar \$4,14 billones en total.

Que la porción de recursos del Gobierno en el metro de la capital ya tenga el aval fiscal, abre paso para que pueda darse la firma de un convenio entre el Distrito y la Nación para que se adopte una institucionalidad para poner en marcha el billonario proyecto y, también, para que se nombre un gerente de la iniciativa.

Asimismo, el director del Departamento Nacional de Planeación, Simón Gaviria Muñoz, manifestó que luego de que el Confis aprobó el monto de recursos de la Nación, los detalles adicionales en la materia quedarán sujetos al Consejo Nacional de Política Económica y Social (Conpes). “Falta un documento Conpes para enriquecer la actual versión del proyecto”.

De los \$4,14 billones que deberá aportar el Distrito Capital, cerca de \$800.000 millones corresponderán a crédito público (esta decisión fue avalada por el Concejo de Bogotá). Entretanto, \$3,35 billones están representados en vigencias futuras. El dinero restante, tal y como lo había dejado claro el gobierno de la ciudad, provendrá de reservas de la Empresa de Energía de Bogotá y de la Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá (ETB).

Hasta el momento, la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN) tiene calculado que de acuerdo con los tiempos de estructuración del proyecto, la segunda fase de ese proceso se estará concluyendo en el 2016, lo cual le abrirá paso a la licitación de la megaobra.

En la segunda fase de estructuración del sistema de transporte masivo vendrá la preparación de los pliegos licitatorios del proyecto y asimismo, deberán estudiarse en detalle asuntos como tarifas, ingresos operacionales y número de contratos para efectuar el desarrollo de la obra.

La Financiera tiene a su cargo la selección de compañías expertas que se encargarán de emprender la estructuración del metro, entrando en aspectos financieros, legales, técnicos y, también, de carácter jurídico. A lo anterior se suma el concurso por el cual se escogerá a la banca de inversión del megaproyecto.

Y si la licitación se abre en el 2016, explicó Cárdenas, las obras para construir el metro empezarán en el 2017 y terminarán en el 2021.

“Está previsto que esos \$9,65 billones se ejecutarán así: \$771.000 millones en el 2017; \$1,9 billones en el 2018; \$1,9 billones en el 2019; \$2,5 billones en el 2020 y \$2,5 billones en el 2021”, dijo Cárdenas.

José Stalin Rojas, director del Observatorio de Movilidad de la Universidad Nacional, señaló que el Confis es un requisito para que el Estado respalde su promesa. “El aporte de los \$9,65 billones tiene más garantía del Estado. Hay mayor probabilidad de que se haga el metro”.

Agregó que el nuevo alcalde de la capital debe definir si el metro se hará subterráneo o elevado. “El nuevo alcalde ha establecido unos criterios que lo hacen más barato. La propuesta de Peñalosa es menos riesgosa y con menores probabilidades de sobrecostos. Eso hace que el metro sea factible financieramente”, concluyó el experto, quien agregó que en caso de asumirse el modelo elevado podría darse una segregación debido a las divisiones que la infraestructura generaría en barrios y alrededores.

## GOBIERNO Y DISTRITO BUSCARÁN AGILIZAR MÁS PROYECTOS

El presidente Juan Manuel Santos, el vicepresidente Germán Vargas Lleras y el elegido alcalde de Bogotá, Enrique Peñalosa, buscan establecer una hoja de ruta para destrabar proyectos asociados a infraestructura, vivienda y agua en la capital.

“Nosotros tenemos un buen número de propuestas para la ciudad, pero será el Alcalde quien nos defina cuáles serán priorizadas con el fin de ponerlas en marcha cuanto antes. Definiremos un equipo para trabajar en un plan integral de movilidad que involucre la construcción del metro y otras obras más”, explicó Vargas Lleras, quien reiteró que hay 21 iniciativas de infraestructura para la capital a la espera.

Entre estas se encuentran propuestas concretas para construir la ALO (por el occidente), la ampliación de la salida de Bogotá (por el norte), la construcción de un viaducto para agilizar la conexión entre Bogotá y Soacha y el reforzamiento de troncales del sistema TransMilenio (como la de la Avenida Caracas).