

'No le estamos haciendo conejo al metro pesado'

Sigue como **prioridad**, pero se quiere negociar con la Nación plata para la 7a. y tren ligero: Hacienda.

El secretario de Hacienda, Ricardo Bonilla, en entrevista con EL TIEMPO, dijo que el Plan de Desarrollo cuesta, porque el proyecto de movilidad requiere un 'estartazo'.

Afirmó que el Conpes del metro pesado se cumplirá y aclaró que la Administración quiere negociar con la Nación los "últimos" recursos que hay en una bolsa, aprobados por otro Conpes, para transformar la 7a., y lo que se podría necesitar para el tren ligero.

¿Por qué el Plan de Desarrollo nos va a costar tanto dinero?

Solo será el 30 por ciento más del anterior. ¿En dónde está el mayor valor? En movilidad, por el retraso que tiene. Tiene un presupuesto de 16 billones de pesos, porque involucra proyectos de largo plazo: el metro pesado, el metro ligero, dos troncales de TransMilenio y otros conectores, los metrocables y una serie de obras del IDU. El plan está diseñado para seguir desarro-

¿Ingresos en modernización y gestión. ¿Qué tan viable es?

Esencialmente, la idea es más gestión. El programa de movilidad tiene cuatro componentes en su financiamiento. Primero, la participación de la nación, que incluye las vigencias futuras aprobadas en el Conpes 3677, es decir, el proyecto de movilidad es para construir en estos cuatro años, pero para pagar en los próximos 15 años.

Segundo, el cupo de endeudamiento, que presentamos al Concejo para una obra a



"No estamos negociando el Conpes del metro pesado, sino el Conpes para transformar la cra. 7a."

"El Plan de Desarrollo tiene un alto costo, por movilidad, que necesita un 'estartazo'".

Ricardo Bonilla
SECRETARIO DE HACIENDA

largo plazo, que no puede ser pagada de contado. Tercero, está la participación del sector privado; y el cuarto elemento es la modernización tributaria para el desarrollo de programas como los de hábitat y vivienda.

Si el Concejo no les aprueba el cupo de endeudamiento de \$ 4,3 billones que pidieron, ¿qué plan B tienen para movilidad?

Lo que estamos diciendo es que vamos a pegar el 'estartazo' de lo que se dejó de hacer en una década. Y si lo hacemos con el cupo que estamos pidiendo, llegaríamos, en el peor de los casos, al 2,4 por ciento del PIB. Eso es inferior al 4,3 por ciento de hace 12 años. Bogotá tiene capacidad de endeudamiento.

¿Es cierto que el tranvía por la 7a. se financiará a través del sistema de concesión?

No necesariamente es cierto. Si no hay cupo de endeudamiento, probablemente la alternativa sería concesión. Y

otros países a preguntar qué hay que hacer. Y quieren traerse las máquinas.

¿Usted cree que habrá plata para todo, para el metro, tranvía, TransMilenio y los cables, al mismo tiempo?

Es un problema de gestión. No hay plata para todo. Las prioridades son metro pesado; sabemos que solo vamos a poder contratar las obras en el 2014 y que el metro, corriendo, lo vamos a conocer en el 2018, pero si no se arranca ahora, en el 2018 tampoco ha-



Ricardo Bonilla, secretario de Hacienda de Bogotá, dice que el Plan de Desarrollo no dejará sobreendeudado al Distrito. / Archivo personal

que si el cupo de endeudamiento no era para el metro pesado, la nación podría apartarse de la financiación...

Nadie le está 'haciendo conejo' al metro pesado. El Conpes 3677 se va a cumplir. Otra cosa es el hecho de que la 7a. tiene recursos de la bolsa que fue aprobada en el Conpes 2929 de 1998, hace 14 años. La idea es que esos últimos recursos, más lo que tenga que hacerse en la 7a., se negocien con la Nación. Estamos es negociando cómo transformamos la 7a.

Pero el Ministro también dijo

'Esperamos que el Concejo piense en la ciudad'

El nivel de endeudamiento que pedimos no sobrepasa el 2,4% del PIB, inferior al de hace 12 años, del 4,3%.

¿Hay temor en la Administración de que el Concejo se atraviese al Plan de Desarrollo?

Yo no diría que se atraviese. Los concejales tienen la posibilidad de apoyar o no. Lo que sí espero es que no haya intereses mezclados, y que estén pensando en la ciudad independientemente de quién sea el gobernante. La ciudad

necesita un 'estartazo' en movilidad ahora o lo tendrá que dar el próximo gobierno. Lo ideal es que se empiece a hacer desde hoy y la ciudad tenga metro pesado en el 2018, que podamos dejar metro ligero, y terminemos de armar las troncales de TransMilenio.

¿No es el Plan de Desarrollo

poco realista?

Es ambicioso; hay que gestionarle recursos. Esperamos la concurrencia de la Nación y actores privados para que entre todos lo saquemos adelante, porque si no, Bogotá se seguirá atrasando.

¿Qué alianzas concretas tiene con la Nación?

Hay procesos para el me-

tro pesado, sistemas viales de la Boyacá y avenida 68, la carrera 7a., vivienda para víctimas y traslado de 400.000 personas del régimen vinculado de salud al subsidiado o contributivo.