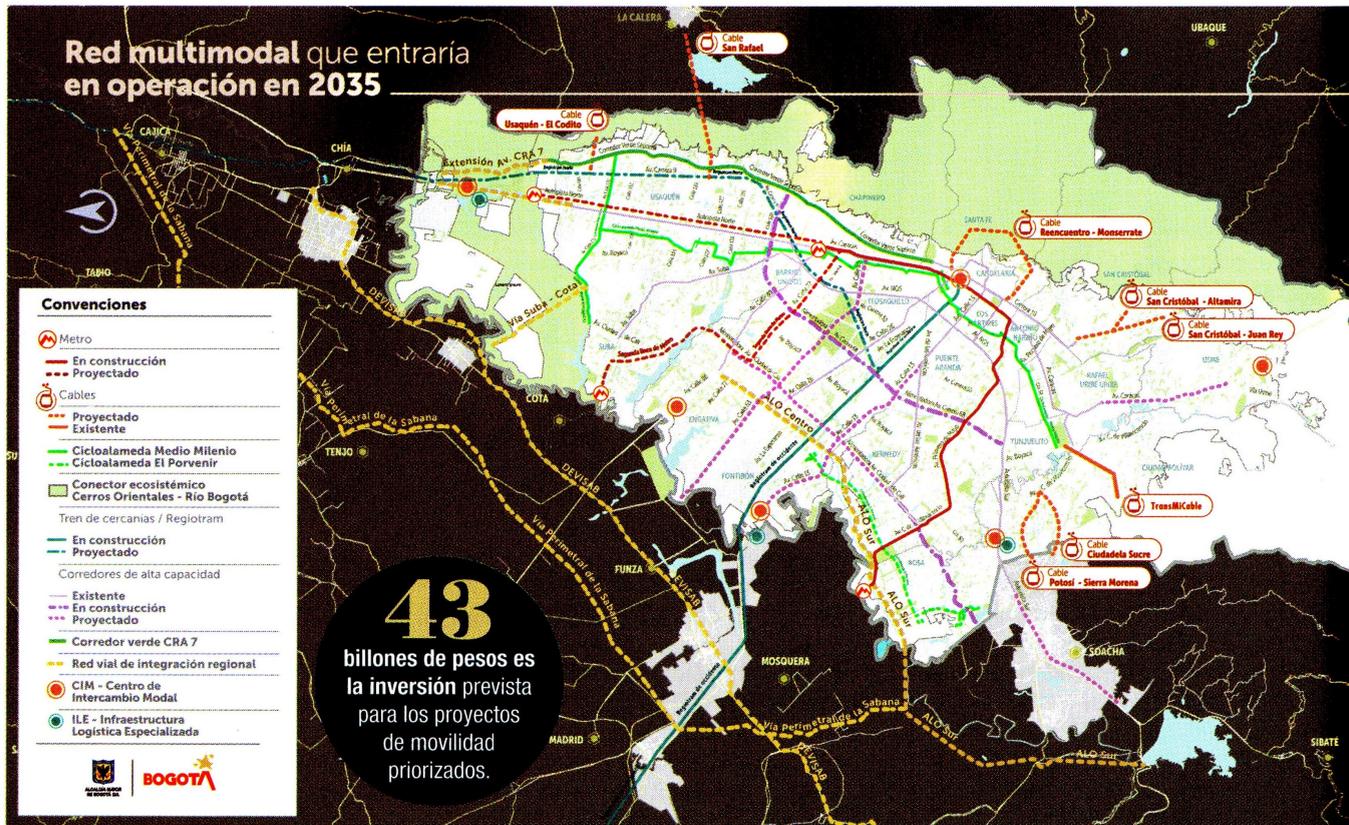


¿Y la plata para tam

FOTO: CORTESÍA SECRETARÍA DE MOVILIDAD



Gobierno nacional, Distrito Capital y Gobernación de Cundinamarca planean invertir más de 40 billones de pesos en infraestructura al 2035. ¿De dónde saldrá el dinero? ¿Qué tan viable es el ambicioso proyecto?

UN SUEÑO ES EL PRINCIPIO de una realidad. El pasado 13 de julio, el presidente de la República, Iván Duque, junto con la alcaldesa de Bogotá, Claudia López, y el gobernador de Cundinamarca, Nicolás García, le presentaron al país el plan de obras de movilidad para la región de aquí a 2035.

Se trata de la hoja de ruta más ambiciosa en la historia para esta región del país. En un primer bloque de proyectos se prevé invertir 43,55 billones en construcciones nuevas, como la segunda línea del metro de Bogotá (22,2 billones de pesos entre obra y financiamiento), la ampliación de la avenida Ciudad de Cali (3,14 billones de pesos), la ALO Centro (1,79 billones de pesos) y el Regiotram del Norte (11,55 billones de pesos).

Estas cuatro megaobras recibirán dinero de la Nación, el Distrito y la Gobernación. Pero, como si fuera poco, otros proyectos de infraestructura fueron incluidos en el plan y en el documento Conpes 4034.

Se trata de iniciativas que la capital financiará con recursos propios, entre ellas, el corredor verde de la Séptima (2 billones de pesos), siete cables aéreos (casi un billón de pesos) y la alameda Nuevo Milenio (233.000 millones de pesos).

A este conjunto de proyectos hay que sumar otros que ya están contratados o en proceso de licitación, como la ALO Sur (cuesta un billón de pesos), que estaría adjudicada este año; los Accesos Norte II (1,3 billones de pesos), que también tendría contratada en 2021; el Regiotram de Occidente (3,4 billones

de pesos), y la primera línea del metro de Bogotá (22 billones de pesos). Estas iniciativas representan inversiones cercanas a los 30 billones de pesos. Si se suman los proyectos incorporados en el plan 2035, las inversiones superan los 80 billones de pesos.

Para tener una idea, la capitalización bursátil de Ecopetrol es de 104 billones de pesos. Por eso, hay que preguntarse en este momento ¿de dónde saldrá todo este dinero?

En diálogo con *Dinero*, el secretario de Movilidad de Bogotá, Nicolás Estupiñán, contó los detalles de lo que viene y las opciones de financiación.

De acuerdo con el funcionario, en los próximos 12 meses habrá que echar calculadora y crear modelos de financiación

ta maravilla?



que integren nuevas fuentes de recursos y crédito. Dos calificadoras le quitaron el grado de inversión al país y el dólar sigue subiendo; esas son dos variables entrelazadas que dificultarán aún más la tarea de los técnicos de MinHacienda y Planeación Nacional.

“En un año debemos tener un Conpes de declaración de importancia estratégica, Confis de aval fiscal y estos proyectos en el Marco Fiscal de Mediano Plazo”, dice Estupiñán. En términos sencillos, se pasará de un sueño a los números concretos y a la disponibilidad real de recursos.

El funcionario explica que la programación de vigencias futuras será clave, pero también el hallazgo de nuevas fuentes de financiamiento.

En ese sentido, el Distrito evalúa llevar al Concejo de Bogotá proyectos de acuerdo para el cobro de valorización y plusvalía. Estas obras valorizan los predios y crean oportunidades de negocio comercial e inmobiliario.

Así mismo, se utilizarán los recursos de la sobretasa de los combustibles,

el recaudo de peajes que tiene la ANI y la Gobernación en la entrada y salida de Bogotá, el pago que hacen algunos ciudadanos para evitar las restricciones de pico y placa, así como la plata que se recoja en la capital por estacionar vehículos en la calle.

Este último plan iniciará entre octubre y noviembre de este año, y su implementación y operación estarán a cargo de la Terminal de Transporte de Bogotá.

Estos dineros son importantes, aunque previsiblemente insuficientes. Es casi seguro que la ciudad tenga que buscar, en el mediano y largo plazo, un financiamiento externo o hallar desinversiones para apalancar el ambicioso proyecto.

Por el lado de la Nación —responsable de cerca del 70 por ciento de la financiación de las obras de mayor impacto— se tendrá que diseñar una estrategia de vigencias futuras de largo aliento, pero también fuentes de financiación nuevas. La reforma tributaria que inició su tránsito en el Congreso apenas llenará el faltante que dejó un mayor gasto social derivado de la pandemia.

LAS NOVEDADES

Aparte de las dos líneas de metro y los Regiotram, entre los proyectos que tendrán mayor impacto en la capital está la renovación de la calle 13, hoy convertida en una vía caótica.

De acuerdo con Estupiñán, la nueva calle 13 tendrá 72 metros de ancho, ocho

carriles, dos de ellos para una troncal de TransMilenio más liviana. “Queremos que Regiotram de Occidente se complemente con este sistema masivo y no que se conviertan en competencia”, asegura.

De igual manera, tendrá dos o tres carriles exclusivos para el transporte de carga y la ciclorruta. Sin embargo, esto no será lo más novedoso.

El secretario afirma que se está trabajando con las empresas de transporte y carga de este corredor y con la Financiera de Desarrollo Nacional a fin de estructurar un fondo de reposición para la compra de camiones y tractocamiones eléctricos.

A esta estrategia se sumará la instalación de redes de carga eléctrica para este tipo de transporte. Será la primera vía principal concesionada con esta clase de diseños e infraestructura en el país.

La inversión de 4,74 billones de pesos de la calle 13 estaría adjudicada antes del 7 de agosto de 2022. La preconstrucción tardará 18 meses, la construcción se ejecutará en cinco años y la operación será por 24 años, según lo planeado.

En la calle 80, otra salida de Bogotá para perder la paciencia en pocos minutos, se proyecta construir un intercambiador a la altura del Puente de Guadua o río Bogotá. Esta obra se complementará con una iniciativa privada que prevé la edificación de un terminal para atender el transporte intermunicipal y el sistema masivo de transporte. El intercambiador tendría un costo de 60.000 millones de pesos y estaría a cargo de la Nación.

Para conectar estas dos vías por el borde occidental es necesario sacar adelante la Avenida Longitudinal de Occidente Centro. Este proyecto será financiado por el Distrito y permitirá que el corredor logístico de la calle 80 y calle 13 cuente con una salida vial eficiente hacia Buenaventura.

El plan de obras viales y de infraestructura de transporte incorporado en el Conpes 4034 tiene dos ventajas adicionales. Primero, que se trata de una red multimodal conectada y distribuida en toda la ciudad. Segundo, que está vinculada con la propuesta del Plan de Ordenamiento Territorial. El propósito no es construir obras de gran envergadura y costo, sino

reducir los tiempos de viaje, mejorar la calidad del aire y garantizar una buena calidad de vida.

Está claro que falta camino para convertir el Conpes en obras funcionales. La tarea de los técnicos será consultar una realidad económica y financiera. Lo más sano es no vender estos proyectos como “una realidad” hasta que cuenten con dinero y espacio fiscal. Los sueños de los bogotanos para una mejor movilidad ya son una pesadilla. No es necesario convertirlos en una película de terror. ■

30
billones de pesos, la inversión que se está ejecutando y contratando en proyectos de infraestructura.

EL MINISTERIO DE HACIENDA, EL DISTRITO Y LA GOBERNACIÓN TARDARÁN UN AÑO MÁS PARA PROGRAMAR LAS VIGENCIAS FUTURAS Y LOS CRÉDITOS.