

En riesgo nuevas obras de TransMilenio

Bogotá, septiembre 9 de 2015. La Contraloría de Bogotá adelantó una evaluación a las fuentes de financiación del Metro propuestas por la Administración Distrital y evidenció que algunas de ellas vienen financiando otros proyectos estratégicos de la ciudad, entre ellos las troncales de TransMilenio.

Según el Distrito, el Metro costaría 13,79 billones de pesos, de los cuales el 30 por ciento estaría a cargo de la ciudad y correspondería a 4,14 billones de pesos:

- 2.64 billones de pesos del 50% de sobretasa a la gasolina por los próximos 20 años (el otro 50% es para malla vial local y mantenimiento de vías principales).
- 0.7 billones de pesos de reservas de ETB y EEB.
- 0.8 billones de pesos del cupo de endeudamiento.

De acuerdo con el Contralor de Bogotá, Diego Ardila Medina, lo que no se le ha dicho con claridad a la ciudad, es qué fuentes reemplazarían la sobretasa a la gasolina para financiar las nuevas obras de TransMilenio.

La sobretasa a la gasolina ha sido la principal fuente de financiación de nuevas troncales. Desde el 2001, el Distrito ha invertido 2,33 billones de pesos en nuevas troncales de TransMilenio, de los cuales 2,23 billones de pesos, es decir el 96 por ciento, provienen de la sobretasa.

A 2016, Bogotá debería tener 22 troncales de 378 kilómetros, sin embargo hoy sólo se tienen 8 con 104 kilómetros; es decir, no se ha llegado ni al 50 por ciento. Por ahora la única obra que está en etapa de estudios y diseños es la Troncal Boyacá, para la cual el

“Por un Control Fiscal Efectivo y Transparente”

Distrito tiene recursos de cupo de endeudamiento por \$712 mil millones.

Por otra parte, para el Ente de Control los 0.7 billones de pesos provenientes de las reservas patrimoniales de la ETB y la EEB, afectarían eventualmente los planes de expansión de estas empresas y especialmente la competitividad de la ETB, teniendo en cuenta que el sector de telecomunicaciones está sometido permanentemente tanto a los avances tecnológicos, como a la competencia con empresas transnacionales.

En este sentido, y con el fin de coadyuvar al mejoramiento de la gestión en un proyecto de alto impacto para la ciudad, la Contraloría de Bogotá consideró pertinente pronunciarse frente a estos aspectos, máxime cuando TransMilenio y Metro no son excluyentes sino complementarios.

Oficina Asesora de Comunicaciones