

## El metro es financieramente viable

**Bogotá, 10 de octubre de 2014.** “Ninguna obra de infraestructura de largo plazo se construye poniendo la plata de contado”, afirmó el secretario de Hacienda, Ricardo Bonilla González, al explicar que una vez conocidos los resultados de los estudios de detalle del Metro para Bogotá lo que sigue es la estructuración financiera del proyecto. “Lo que hay que hacer ahora es definir los mecanismos de crédito y la forma como esos créditos se van amortizar a 15 o 20 años tanto en la Nación como en el Distrito”, puntualizó.

Al destacar que los estudios entregados oficialmente esta semana constituyen el mayor avance logrado en los 60 años que se viene hablando del metro para la ciudad, Bonilla explicó que así como un colombiano no paga la vivienda de contado sino a largo plazo con una cuota inicial y un proceso de amortización, o similar a como un constructor gestiona crédito con los bancos para financiar sus obras, lo mismo ocurre con megaproyectos de la envergadura del metro para la capital.

Según el funcionario, el gobierno Nacional estaba esperando la cifra entregada por los estudios, por lo que ahora que se conoce, el paso que sigue es examinar las alternativas de financiación del metro.

Dentro de las opciones que se pueden contemplar para realizar la estructuración financiera está separar los costos de construcción de los costos de operación. Como se sabe, los procesos de construcción de los sistemas masivos de transporte están planteados de tal manera que el sector público suele construir las vías, los túneles y la infraestructura en general, y los particulares, operan trenes, los patios, etc.

En cifras, los 15 billones que según los estudios cuesta el proyecto, se pueden estructurar por fases de la siguiente manera:

Fase	Detalle	Costo	Opciones de financiación
1	Construcción del túnel	\$ 7 billones	-30% financia el Distrito -70 %, financia la Nación
2	Estaciones y predios	\$ 5.5 billones	-Nación, Distrito y Privados según se acuerde

<b>3</b>	Operación (trenes, patios, etc.)	\$ 2.5 billones	- Privados u otras alternativas por acordar
	<b>Total</b>	<b>\$ 15 billones</b>	

Entre las fuentes de financiación que comienzan a ser analizadas por el Distrito para aportar el 30 por ciento que le corresponde, se contemplan:

- Recursos de cupo de endeudamiento
- Sobretasa a la gasolina
- Derechos de edificabilidad, que corresponden a lo que pagarán los desarrollos comerciales de los predios aledaños a las estaciones por beneficiarse con el proyecto
- Cobros por congestión, que van a ser incluidos en el nuevo Plan de Desarrollo Nacional que está elaborando el Gobierno Nacional

Por ser un proyecto a largo de plazo (100 años), Bonilla González considera que si se le pone cabeza fría a las cifras recibidas, el proyecto es viable y se puede iniciar desde ya.

El secretario finalmente destacó que el CONPES que establece los recursos para los proyectos de movilidad en Bogotá, está bastante avanzado y confía que el proceso continúe tal y como lo establece la ley, de tal manera, que el 30 por ciento lo financie el Distrito y el 70 por ciento, la Nación.

*Este documento fue tomado directamente de la página oficial de la entidad que lo emitió.*