

Contraloría Distrital ratificó ventajas del proyecto seleccionado para la Primera Línea del Metro de Bogotá

- *La entidad aseguró que, con la construcción del metro, el bienestar que recibirán los bogotanos es “considerablemente mayor” a los costos que representarán las obras para la ciudad.*
- *El ente de control concluyó que el metro subterráneo hubiese costado USD 3.306,4 millones más que el proyecto que se adelanta actualmente.*
- *Según la Contraloría, solo la construcción de las estaciones subterráneas hubiera costado más de cinco veces el valor de los modernos edificios de acceso del futuro metro de Bogotá.*

Bogotá, marzo 4 de 2020. Un documento de trabajo, a cargo de la subdirección de Estudios Económicos y Fiscales de la Contraloría de Bogotá, publicado por esa división en octubre de 2019 y difundido recientemente en redes sociales, ratificó los aciertos del proyecto que la actual administración adelanta para construir la Primera Línea del Metro de Bogotá.

De acuerdo con el documento, que analiza los efectos en las finanzas del distrito capital de las diferentes propuestas que hicieron las últimas administraciones para construir un metro en Bogotá, de todos los posibles escenarios planteados, el proyecto de un metro subterráneo hubiera sido el más costoso para la ciudad.

“Al actualizar el valor de las diferentes propuestas de PLMB, a pesos de mayo de 2019, para hacer comparables algunos indicadores, en la medida de la información disponible, como por ejemplo, el costo de la PLMB y el costo km promedio del primer tramo, se puede evidenciar **QUE EL COSTO DE CONSTRUIR ESTA PRIMERA LÍNEA SUBTERRÁNEA ES EL MAYOR CON REFERENCIA A LAS DEMÁS PROPUESTAS**”, aseguró el informe, firmado por el contralor de Bogotá, Juan Carlos Granados Becerra; la contralora auxiliar de la época, María Anayme Barón Durán, y la directora de Estudios Económicos y Fiscales de la entidad, Carmen Aldana Gaviria.

El documento explica que gran parte del mayor costo de la opción bajo tierra se debe a la dificultad de construir estaciones subterráneas. Según la Contraloría, actualizando a pesos de mayo de 2019, el valor de las estaciones del metro subterráneo (\$5,36 billones) habría sido **“MÁS DE 5 VECES EL VALOR (de las estaciones) DEL METRO SOBRE VIADUCTO (\$1,02 BILLONES)”**.

Estos mayores costos en las estaciones serían una de las razones por las cuales, una primera línea subterránea habría costado USD 7.550,9 millones, mientras que la PLMB en viaducto, según las proyecciones de Systra, tendrá un costo de USD 4.244,5 millones (es decir, USD 3.306,4 millones menos). Destaca el informe del ente de control que el costo por kilómetro del proyecto subterráneo habría sido de USD207,8 millones, mientras que el costo por kilómetro de la línea por viaducto se calcula en USD177,2 millones (en pesos colombianos, el metro elevado costará \$102.855 millones menos por kilómetro, según concluye la Contraloría).

Debido a los altos costos y las restricciones presupuestales, la Contraloría ratifica que el proyecto subterráneo hubiera podido ejecutarse **“ÚNICAMENTE DESDE EL PORTAL AMÉRICAS HASTA LA CALLE 53”**, lo cual habría reducido considerablemente la población beneficiada por el sistema de transporte; esta diferencia fue la que hizo socialmente inviable el proyecto subterráneo.

Por el contrario, confirma el documento de la subdirección de Estudios Económicos y Fiscales de la Contraloría de Bogotá, la evaluación de la rentabilidad social de la propuesta de viaducto de la Primera Línea del Metro de Bogotá arrojó “unos resultados sólidos”, con una relación costo/beneficio de 1,79, lo cual quiere decir que, por cada peso invertido en el proyecto, Bogotá recibirá el equivalente a \$1,79 (casi el doble) en bienestar para sus ciudadanos.

El ente de control también resaltó en su momento la posibilidad de hacer una gran renovación urbana gracias a las obras que se adelantarán para dotar de metro a Bogotá, las cuales incluyen más y mejores andenes para los ciudadanos, 17 kilómetros de bicirreles y miles de kilómetros cuadrados de nuevo espacio público. Destaca la Contraloría la inclusión de “lugares para encuentros de la ciudadanía, tales como auditorios, servicios de gobierno, jardines infantiles, centros de salud y educación”, en los edificios de acceso a las estaciones del futuro metro de la ciudad.

A pesar de que, asegura el documento del ente de control, persisten algunas inquietudes, como las externalidades relacionadas con la construcción de las estaciones y sus efectos en el entorno y la renovación urbana, que podrían afectar el proyecto en tiempo y dinero, la proyección es que, si no se presentan imprevistos que incidan notoriamente en mayores costos o distorsiones que afecten de manera adversa el comportamiento de la economía nacional a mediano plazo, “la financiación de la PLM no tendría mayores dificultades”.

La conclusión de la Contraloría es que el bienestar que recibirán los bogotanos por implementar la Primera Línea del Metro de Bogotá es **“CONSIDERABLEMENTE MAYOR”** a los costos en que tendrá que incurrir la ciudad y, dado que la relación costo/beneficio es mayor a 1, **“EL AUMENTO DEL BIENESTAR JUSTIFICA AMPLIAMENTE LOS COSTOS DE CONSTRUCCIÓN.”**

Finalmente, el informe asegura que “los estudios del metro subterráneo llegaron a un nivel de ingeniería básica avanzada (ingeniería de detalle)”, lo cual es un contrasentido, dado que los estudios de ingeniería básica avanzada y los de ingeniería de detalle son conceptos diferentes que se presentan en momentos distintos dentro del proceso de planeación.

Hasta el momento, y ceñidos a los términos de ley, ninguno de los proyectos propuestos para la construcción de un sistema de transporte tipo metro en Bogotá ha alcanzado el nivel de ingeniería de detalle. Actualmente, los estudios de la PLMB se encuentran al nivel de ingeniería básica avanzada, sin llegar a considerarse diseños de detalle. Estos últimos comenzarán a ser realizados por el concesionario tras la firma del acta de inicio, al mismo tiempo que iniciará con los trabajos preliminares para la adecuación de los terrenos del patio taller y los lotes de prefabricados.

Ver informe completo:

<http://www.contraloriabogota.gov.co/sites/default/files/Contenido/Informes/Estructurales/Movilidad/INFORME%20ESTRUCTURAL%20DEFINITIVO%20PLMB.pdf>