
UN SUEÑO FINANCIADO POR LA COMPETITIVIDAD

Por Sebastián Restrepo Mendoza

La Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB) es un proyecto clave para el desarrollo urbano de una capital cuyo Estado sigue la tendencia creciente de urbanización de América Latina; 0,3% por año desde el 2003, según estimaciones de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL, 2017).

Más allá de las discusiones políticas entorno a su construcción, el futuro de sus 24kms estará determinado no solamente por las decisiones técnicas que cumplan los objetivos de renovación urbana y movilidad, sino por el cronograma de trabajo para la financiación que cubrirá parte de su plan presupuestario.

La banca multilateral asegurará la financiación del proyecto PLMB, al igual que ha hecho con otros proyectos de transporte público masivo en ciudades como Ciudad de Panamá, Lima y Quito. Actualmente, el Banco Mundial (BM) participa económicamente en la estructuración técnica, legal y financiera del proyecto de la Línea 2 del Metro de Ciudad de Panamá a nivel de factibilidad y diseño conceptual. Igualmente, el Metro de Quito, próximo a su inauguración, ha recibido aproximadamente US\$200 millones del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), US\$205 millones del BM, US\$ 250 millones de la CAF y EUR\$ 200 millones del Banco Europeo de Inversiones (BEI) para la obra civil, estaciones, instalaciones y asistencia técnica (Orduz, 2014).

De esta manera, la alianza estratégica del Gobierno Nacional y el Distrito para la PLMB, consolidada en el CONPES 3900 y la aprobación del CONFIS, debe ajustarse a los requisitos necesarios para el acceso a créditos de desarrollo y fomento que pretenden US\$2,6 mil millones (Metro de Bogotá, 2018), tales como la concordancia con la normatividad para la selección y contratación de consultores por prestatarios que tiene la banca multilateral, o la presentación del proyecto PLMB como plan estratégico garantizado por la nación.

En este sentido, para el futuro de este proyecto se han venido adelantado reuniones con el BID, la CAF y el BM, en las cuales ya se ha conseguido acordar los tiempos para la gestión

de los créditos, lo cual es importante dado que “cada institución tiene su propio reglamento, sus exigencias y salvaguardas ambientales, sociales y técnicas” (Metro de Bogotá, 2018). Una vez presentados el Plan Operativo Anual (POA), el Plan de Adquisiciones y aprobados los créditos con la banca multilateral, la ejecución financiera deberá estar apoyada por altos niveles de competitividad dentro de los procesos técnicos y de contratación, para que el proyecto sea una realidad en 2024 como pretende el Distrito (Redacción Bogotá, 2018).

Dos procesos determinantes que requerirán una alta competencia para el futuro de la ejecución financiera son: la selección de la propuesta idónea en el proceso de licitación por obra pública y el fortalecimiento institucional de la empresa metro. La primera, representará en gran medida la capacidad técnica que tendrá el proyecto y la segunda, la organización y el futuro operativo de este.

Actualmente, más de 100 firmas se han mostrado interesadas en la construcción de la PLMB (Unipymes, 2017). El paquete de obras propuesto y la experiencia demostrada deberán ser priorizados para la selección de la firma constructora. Dicha firma deberá estar a la altura de proyectos exitosos de metro elevado, como el de Dubai, construido por el consorcio japonés Dubai Rail Link (DURL), o el de Hanoi, en construcción por parte del consorcio China Railways Sixth Group (Railway-Technology, s.f.) (Tatarski, 2017).

Así pues, con la selección de la firma más competitiva tras la licitación y el cronograma de créditos ejecutándose con ayuda de la banca, le queda como responsabilidad al Distrito coordinar la ejecución del proyecto con una sólida estructura organizacional de la empresa Metro de Bogotá. Así, esta podrá garantizar un óptimo funcionamiento de la PLMB en sus frecuencias, recaudo, entre otros factores, al entrar en operación.

En suma, este sueño llamado PLMB es la ventana de oportunidad de Bogotá para comenzar a saldar sus deudas en materia de movilidad. Requerirá de alta competencia en los procesos jurídicos y técnicos que lo componen, ya que está a punto de contar con el apoyo de la banca multilateral como garantía financiera de su realización. Sin duda, Bogotá estará a la altura de los sueños cumplidos de sus capitales vecinas, Ciudad de Panamá, Lima y Quito.

Bibliografía

- Alcaldía Mayor de Bogotá (2009). *Procedimientos de Banca Multilateral y Cooperación*. Recuperado de:
http://www.shd.gov.co/shd/sites/default/files/files/credito_publico/banca_multilateral/ca_rtilabm.pdf.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (2017). *Estimaciones y proyecciones de población total, urbana y rural, y económicamente activa*
- Concejo Nacional de Política Económica y Social (2017). *Documento Conpes 3900. Apoyo del gobierno nacional al sistema de transporte público de Bogotá y declaratoria de importancia estratégica del proyecto primera línea de metro-tramo 1*. Recuperado de:
<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3900.pdf>.
- Redacción Bogotá (2018, 30 de enero). *Ya no se fraccionaría la licitación para primera línea del Metro*. *El Espectador*. Recuperado de: <https://www.elespectador.com/noticias/bogota/ya-no-se-fraccionaria-la-licitacion-para-primera-linea-del-metro-articulo-736318>.
- Metro de Bogotá (2018, 11 de febrero). *Misión de Orientación*. Recuperado de:
<http://metrodebogota.gov.co/?q=noticias/misi%C3%B3n-orientaci%C3%B3n>.
- Ordúz, F. (2014). *Participación de las Instituciones Financieras Internacionales en proyectos Metro*. En "II Encuentro internacional Primera Línea de Metro de Bogotá" BID. Recuperado de:
<http://www.iadb.org>.
- Railway-Technology (s.f.). *Dubai Metro Network*. Recuperado de: <https://www.railway-technology.com/projects/dubai-metro/>.
- Unipymes (2017, 31 de agosto). *Hay más de 120 inversionistas extranjeros interesados en el Metro de Bogotá*. Recuperado de: <https://www.unipymes.com/hay-mas-de-120-inversionistas-extranjeros-interesados-en-el-metro-de-bogota/>.
- Tatarski, M. (2017, 30 de julio). *Vietnam's tale of two metros, one built by the japanese and the other by the chinese*. *SCMP*. Recuperado de: <http://www.scmp.com/week-asia/business/article/2104149/vietnams-tale-two-metros-one-built-japanese-and-other-chinese>.