

TRANSPORTE. LAS VIGENCIAS FUTURAS SON POR \$619.868 MILLONES

# Cundinamarca pagará 32% del valor total del Regiotram

**BOGOTÁ.** La Ley de Garantías tiene corriendo a varios proyectos de importancia estratégica para la Nación. Tal es el caso del Regiotram de Occidente, el tren ligero que conectará los municipios de la Sabana con Bogotá.

Con la aprobación de las vigencias futuras para los próximos 10 años (\$619.868 millones en precios corrientes, los cuales están comprometidos desde 2018 hasta 2027) por parte de los 16 diputados de la *Asamblea Departamental de Cundinamarca*, más la sanción por parte del gobernador **Jorge Emilio Rey** y la firma del convenio de cofinanciación con el *Gobierno Nacional* estarán garantizados los recursos.

De acuerdo con el *Departamento Nacional de Planeación (DNP)*, el proyecto tendrá un valor de \$1,5 billones, los cuales serán financiados en 68% por la Nación (\$1,02 billones) y el restante 32% (\$480.000 millones) por la *Gobernación*.

Sin embargo, **Gian Carlo Gerometta**, diputado de la *Asamblea Departamental* y ponente del proyecto, dijo que "a hoy es de \$1,5 billones; pero si se tiene en cuenta que hay que pagarlo a 10 años, que hay gastos adicionales, por ejemplo, de financiación de los préstamos, hacen que su valor suba a alrededor de \$2,5 billones".

Por eso, según la *Asamblea*, el aporte del *Gobierno Nacional* pasaría a ser de \$1,7 billones, mientras que el departamento daría \$712.000 millones. Frente a esta última cifra,



**GIAN CARLO GEROMETTA**  
DIPUTADO DE LA ASAMBLEA DE CUNDINAMARCA

"Una persona que viva en Facatativá para llegar al centro de Bogotá se puede demorar dos horas y media diariamente. Con este proyecto se va a reducir el tiempo en 70%".

## Pasajeros de Eldorado 2 en Regiotram

Según el documento Conpes 3902 del 27 de octubre que declaró de importancia estratégica este proyecto, a través de la infraestructura del sistema Regiotram se logrará la conectividad natural con el aeropuerto Eldorado 2. Según su estructurador, de la demanda total que anualmente hará uso del aeropuerto (que para 2023 está estimada en 6,84 millones de pasajeros), 39,1% lo hará a través de Regiotram. Incluso, de acuerdo con las proyecciones que tiene la *Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)*, para 2023 más de 2,66 millones de pasajeros de Eldorado 2 serán movilizadas por Regiotram.

SÍGANOS EN:  
[www.larepublica.co](http://www.larepublica.co)

Con el documento Conpes 3209 de 2017 sobre Regiotram de Occidente.



**Gerometta** explicó que este año el departamento tuvo que disponer cerca de \$100.000 millones.

"Estamos totalmente convencidos de que este es el proyecto que va a desarrollar a Cundinamarca", aseguró **Juan Carlos Coy**, diputado, vicepresidente de la Comisión de Presupuesto y ponente del Regiotram.

La razón es que con esta obra de infraestructura habría una reducción en el tiempo de viaje de hasta 70%. "Una persona que viva en Facatativá para llegar al centro (calle 19 con ave-

nida Caracas) se puede demorar hasta dos horas y media diarias. Con este proyecto, el tramo máximo va a ser de 42 minutos", afirmó **Gerometta**.

**Coy** agregó que se van a beneficiar cerca de 220.000 pasajeros cuando el proyecto ya esté en funcionamiento.

Según el gobernador de Cundinamarca, **Jorge Emilio Rey**, luego del convenio de cofinanciación, "procederemos a la estructuración del proceso licitatorio, para que en el segundo semestre de 2018 podamos adjudicar esta obra y arrancar su ejecución en 2019,

## ASÍ ES EL REGIOTRAM DE OCCIDENTE



se estima un tiempo de tres años para terminarlo, es decir, finalizando 2021 o al inicio de 2022".

Otro de los beneficios que destacó el diputado **Gerometta** es la reducción de los niveles de contaminación.

En relación con los costos del pasaje, la *Gobernación* señaló que, una vez entre a operar el sistema de transporte, en el tramo de Bogotá, costará lo mismo que un pasaje de *Transmilenio* para ese año. Los cundinamarqueses pagarán una tarifa proporcional a la existente el día de hoy.

## TRANSMILENIO A SOACHA

El gobernador se refirió al adelanto en las fases II y III de *Transmilenio* a Soacha, otro proyecto de movilidad del departamento. "Este es un proyecto de \$630.000 millones, que permitirá la construcción de cuatro kilómetros de *Transmilenio* al interior de la ciudad, que transportará aproximadamente 250.000 pasajeros por día y acabará con la tortura que tienen los soachunos, cuando se trata de llegar a cualquier punto de la ciudad".

KATHERINE BENÍTEZ PIÑEROS  
abenitez@larepublica.com

## ANÁLISIS

# Comentarios a Rodrigo Botero sobre los TLC

En el diario *La República*, el doctor **Rodrigo Botero Montoya** expresó sus grandes afectos por el llamado "libre comercio" y descalificó mi propuesta de renegociar los TLC. Además, pidió cifras sobre cómo le ha ido a Colombia en estos años, señaló que el déficit comercial debe resolverse reduciendo el gasto nacional y satanizó a sus contradictores por mercantilistas.

Sobre el déficit comercial con EE.UU., que él reconoce, las cifras dicen que con el TLC nos ha ido pésimo, como algunos advertimos que sucedería. La balanza comercial, que era positiva para Colombia en US\$8.254 millones, se volvió negativa en US\$1.269 millones (2016). En el agro, las importaciones crecieron 116% y las exportaciones lo hicieron en 10%, contribuyendo a que hoy importemos 13 millones de toneladas de bienes agrarios que podríamos producir. Y si en industria no se perdió más fue

**JORGE ENRIQUE ROBLEDO**  
SENADOR DEL POLO DEMOCRÁTICO



porque el desastre viene desde la apertura de **César Gaviria**, con una balanza negativa global a hoy de US\$26.488 millones. El debate entonces es si Colombia puede construir una economía de mercado de verdad moderna -que supere en serio la de los escasos US\$5.800 por habitante que padecemos-, sin desarrollar la industria y el agro.

El desastre empezó en 1990, cuando Colombia necesitaba cambios pero al revés de los que se hicieron. Unas primeras cifras lo resumen todo: entre 1950 y 1990, el PIB creció a 4,9% anual, en tanto entre 1991 y 2016 lo ha hecho a 3,6%. Según estudio del *Grupo Proindustria*, si se hubiera

mantenido el crecimiento anterior a 1990, el PIB por habitante sería de US\$15.000, ¡2,5 veces más del actual!

El balance empeora si se consideran otras realidades. Colombia sigue exportando los mismos bienes primarios de siempre, café, petróleo... La participación del agro y la industria en la economía cayó bastante. El empleo informal subió de 42% a 65% y la desigualdad social está entre las peores del mundo. La deuda externa pasó de US\$17.993 millones a US\$120.153 millones, se desnacionalizó en mucho la economía, por cada dólar que llega de afuera el país exporta US\$1,30 y son altos los déficit gemelos, fiscal y de la cuenta corriente, faltantes que, y en esto también divergimos, no deben resolverse reduciendo el gasto nacional, es decir, con más pobreza.

Para rematar, cifras tan malas se dieron en condiciones excepcionalmente positivas para

## ESTAS CONDICIONES FAVORABLES SE HABRÍAN DADO SIN LAS REFORMAS NEOLIBERALES

Colombia. Porque los ingresos por exportaciones de petróleo, carbón y níquel pasaron de US\$5.221 millones a US\$39.853 millones entre 2003 y 2013 (hasta el café subió de US\$0,65 a US\$2,83 en 2011) y fueron bajas las tasas internacionales de interés. Las cuentas externas no son peores por las remesas de los colombianos en el exterior -US\$4.858 millones en 2016- y las platas del narcotráfico, así no se mencionen. Y estas condiciones favorables se habrían dado sin las reformas neoliberales y en ellas no tuvieron ningún mérito los gobiernos que, siguiendo los dogmas, incluso dilapidaron la bien llamada "lotería de los commodities", con revalua-

ción incluida. Y puede ocurrir una debacle cambiaria porque el TLC con Estados Unidos nos impuso condiciones muy leoninas, según han explicado notables economistas norteamericanos y de otros países.

Es cierto que todo intercambio económico no tiene que ser de suma cero -en el que unos ganan lo que otros pierden-; pero también es verdad que eso sí puede suceder. Por ello los países a los que Colombia debe aprenderles no se guían por la lógica de **Ricardo** de que da igual producir bienes complejos -industriales o agroindustriales- que materias primas agrícolas y, en especial, mineras, que es a lo que nos condenan los TLC. **Stiglitz**, que de mercantilista no tiene nada, dijo que es mejor no tener tratados que tener malos tratados. Y es obvio que los malos deben corregirse. El país sí debe hacer negocios internacionales, pero buenos.