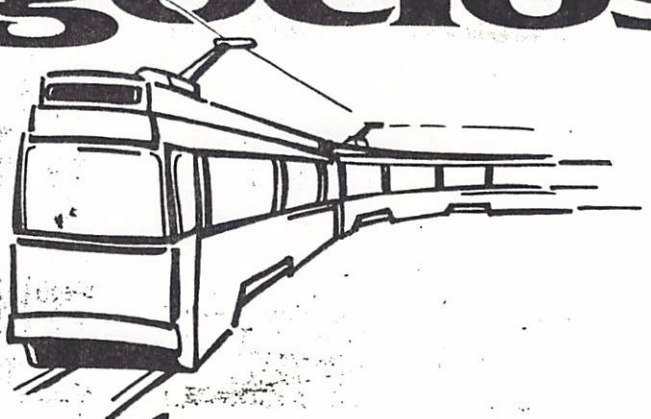


EL DIARIO

negocios

Financiación



El financiamiento del Tren Urbano

Por **Hermenegildo Ortiz Quiñones**
ESPECIAL PARA EL DIARIO

Una de las tareas más importantes realizadas en el Departamento de Transportación y Obras Públicas fue la de elaborar un plan para financiar la construcción de la primera fase del tren urbano para la región metropolitana de San Juan. Este plan de financiamiento ha sido tildado de irreal y no viable. Un nuevo plan ha sido preparado, supuestamente real y dirigido a "mantener un balance adecuado entre la inversión en carreteras y el tren urbano".

Antes de detallar el nuevo plan de financiamiento, veamos algunos de los atributos del plan descartado por la nueva administración. El plan original, como todo plan, partía de una serie de premisas. Sólo mencionaremos las que nos parecen más relevantes.

Primero. El costo de construcción de la primera fase del tren urbano ascendía a \$715 millones. La construcción de esta fase se comenzaría en el año fiscal 1995 y terminaría en el 1998, comenzando en Bayamón, pasando por el Centro Médico, Río Piedras y Hato Rey, y finalmente Santurce. Este proceso acelerado, utilizando mayormente una alineación que requería un mínimo de adquisición de terrenos, se basaba a su vez en la premisa de que la congestión de tránsito ha hecho crisis, y que por ende urge actuar para lograr un buen sistema pronto.

Segundo. Los fondos para el desarrollo inicial del proyecto iban a provenir de fuentes directamente controladas por el gobierno del ELA y la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT). Por su urgencia, el desarrollo inicial del tren urbano no iba a depender de fondos federales discrecionales o de otras fuentes de igual incertidumbre.

Tercero. Se incorporarían al plan elementos financieros innovativos para complementar los ingresos estimados, incluyendo los certificados de participación que permite la nueva ley federal de transportación, las acciones de propiedad, donaciones de terrenos, y la venta de propiedades públicas a lo largo del corredor, así como participación de los municipios a beneficiarse y de las Autoridades de Energía Eléctrica, Acueductos y Alcantarillados y la Compañía de Teléfonos.

La utilización de los certificados de participación iba

a permitirle a la ACT invertir en el tren urbano sin sacrificar sus compromisos con la construcción de carreteras. Se recomendaba emitir aproximadamente \$300 millones en certificados de participación utilizando los fondos federales para carreteras asignados por fórmula. La capacidad de deuda de la ACT, una vez emitidos los certificados, aumentaba, de \$915 millones, a sobre \$1.2 billones en los próximos 10 años. La capacidad adicional permitía que se llevaran a cabo todos los proyectos, así como los costos de capital y de operaciones requeridos por la primera fase del tren urbano, sin aumentar los arbitrios, peajes o licencias hasta el año 2001-2002. Sólo la determinación de invertir más en el sistema nacional de carreteras, si así se decidiera, hubiera requerido aumentos en los arbitrios u otras fuentes.

Además de los \$300 millones en certificados de participación, el plan de financiamiento original incluía \$250 millones de fondos de la ACT, \$45 millones de los municipios hasta 1996 y \$370 millones hasta el 1998, las corporaciones públicas y fuentes privadas, para un total de \$715 millones.

Diferencias del plan original con el actual

Este plan de financiamiento ha sido descartado por irreal y no viable y un nuevo plan ha sido elaborado. ¿Qué es nuevo de este plan? ¿En qué se diferencia del plan original?

De la información que hasta la fecha se ha hecho pública existen tres diferencias básicas entre los planes.

Primero. La primera fase del tren urbano cuesta ahora sobre más de \$900 millones en vez de los \$715 millones originales. Esto parece corresponder, al menos en parte, a cambios de alineación y al efecto inflacionario de posponer el proyecto.

Segundo. La construcción de la primera fase del proyecto comienza en 1996 termina en el 2002.

Tercero. La realización del proyecto en su fase inicial va a depender significativamente de fondos federales discrecionales, que de no conseguirse, entonces se aumentarían los arbitrios a la gasolina para financiarlo.

Por otro lado, el nuevo plan reduce las aportaciones de la ACT, pero retiene en forma casi idéntica los certificados de participación y las aportaciones de fuentes privadas, de los municipios y de las corporaciones públicas.

En otras palabras, el nuevo plan se diferencia del original porque cuesta más, se pospone su construcción, se tarda más y depende de una asignación de fondos federales discrecionales de \$300 millones. Si no se obtiene la asignación federal se recurrirá entonces a subir los arbitrios de la gasolina.

La razón principal para alargar el inicio y terminación de la primera fase del proyecto debe ser la necesidad de permitir un tiempo adicional para ver si es posible conseguir los fondos federales. Hasta la fecha, a Puerto Rico no le ha sido fácil conseguir fondos federales discrecionales para llevar a cabo proyectos de transportación. Los fondos discrecionales no sólo son competitivos, sino que se reservan para los usuarios de los que pagan el sistema de transportación en los estados, que a su vez son los que pagan los arbitrios federales a la gasolina. Acuaexpres fue la excepción a esta regla, pero sus circunstancias no son un buen ejemplo para el tren urbano y la inversión federal fue de \$60 millones, no de cientos de millones.

Una de las consecuencias de la posposición en el tiempo del desarrollo del tren urbano es el aumento en los costos del proyecto. Cada día las cosas cuestan más. Posponer la construcción del tren aumenta sus costos.

Un aumento en los arbitrios de la gasolina para financiar el tren urbano en San Juan lo encuentro injusto si no está precedido por acciones tendientes a desarrollar el resto del sistema de transportación de Puerto Rico. Un gobierno justo no puede negar fondos para desarrollar el sur, el este y el oeste de Puerto Rico, y por otro lado, utilizarlos para desarrollar el norte. San Juan no puede crecer a expensas del crecimiento del resto de la Isla, aun cuando reconocemos la gran proporción de la población de Puerto Rico que vive o trabaja en San Juan y su importancia para el país.

Tampoco es conveniente cambiar por cambiar y estar siempre buscando nuevas alternativas. Debemos definir el proyecto, y de ahí en adelante utilizar todas nuestras energías para hacerlo realidad.

Necesitamos el tren urbano. Exhortamos a la nueva administración a proseguir con el proyecto, deseándole el mayor de los éxitos en la búsqueda de fondos federales discrecionales.

El autor fue Secretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas.

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTACION Y OBRAS PUBLICAS
Oficina de Información y Prensa

EL MUNDO EL NUEVO DIA EL VOCERO THE SAN JUAN STAR

OTROS

El Diario

Fecha 3/26/74 Página 31

En otras palabras, el nuevo plan se diferencia del original porque cuesta más, se pospone su construcción, se tarda más y depende de una asignación de fondos federales discrecionales de \$300 millones. Si no se obtiene la asignación federal se recurrirá entonces a subir los arbitrios de la gasolina.

La razón principal para alargar el inicio y terminación de la primera fase del proyecto debe ser la necesidad de permitir un tiempo adicional para ver si es posible conseguir los fondos federales. Hasta la fecha, a Puerto Rico no le ha sido fácil conseguir fondos federales discrecionales para llevar a cabo proyectos de transportación. Los fondos discrecionales no sólo son competitivos, sino que se reservan para los usuarios de los que pagan el sistema de transportación en los estados, que a su vez son los que pagan los arbitrios federales a la gasolina. Acuaexpreso fue la excepción a esta regla, pero sus circunstancias no son un buen ejemplo para el tren urbano y la inversión federal fue de \$60 millones, no de cientos de millones.

Una de las consecuencias de la posposición en el tiempo del desarrollo del tren urbano es el aumento en los costos del proyecto. Cada día las cosas cuestan más. Posponer la construcción del tren aumenta sus costos.

Un aumento en los arbitrios de la gasolina para financiar el tren urbano en San Juan lo encuentro injusto si no está precedido por acciones tendientes a desarrollar el resto del sistema de transportación de Puerto Rico. Un gobierno justo no puede negar fondos para desarrollar el sur, el este y el oeste de Puerto Rico, y por otro lado, utilizarlos para desarrollar el norte. San Juan no puede crecer a expensas del crecimiento del resto de la Isla, aun cuando reconocemos la gran proporción de la población de Puerto Rico que vive o trabaja en San Juan y su importancia para el país.

Tampoco es conveniente cambiar por cambiar y estar siempre buscando nuevas alternativas. Debemos definir el proyecto, y de ahí en adelante utilizar todas nuestras energías para hacerlo realidad.

Necesitamos el tren urbano. Exhortamos a la nueva administración a proseguir con el proyecto, deseándole el mayor de los éxitos en la búsqueda de fondos federales discrecionales.

El autor fue Secretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas.