

Infraestructura

NOTICIAS A UN CLIC

Blancos y negros de las Alianzas Público Privadas para Bogotá

Luces LED y pico y placa en Navidad, estrategias ante El Niño

Avances del plan maestro de renovación aeroportuaria

f Facebook

t Twitter

g+ Google +

Viernes, Noviembre 13, 2015

Suspensión del metro congela ocho años de estudios



Bogotá_La más reciente decisión del Gobierno Nacional de suspender el proceso de estructuración de la primera línea del metro de Bogotá ha despertado una serie de cuestionamientos entre los expertos en movilidad por el riesgo de que el proyecto vuelva a dormir el “sueño de los justos”.

La actual administración de Bogotá considera que un cambio a estas alturas del proyecto desconocería el trabajo técnico que se ha adelantado en los últimos ocho años. En ese sentido, el secretario de Hacienda, Alejandro Herrera, manifiesta que “ya hay una primera afectación en el proyecto y es la devaluación del peso colombiano. Si no existieran mezquindades políticas, el proyecto habría arrancado hace rato y estaríamos en un escenario de ejecución”.

Vale aclarar que el Gobierno Nacional y la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN) han insistido que esta decisión busca permitir al mandatario electo de la ciudad, Enrique Peñalosa, evaluar el avance del proceso y, en caso de ser requerido, incorporar los ajustes para que el proyecto articule su visión. En diálogo con LR, Peñalosa argumenta que los nuevos estudios podrían estar en un período entre ocho y 12 meses. La justificación del burgomaestre es la reducción de los costos de obras que traería una línea elevada.

LR también consultó con Stalin Rojas, director del Observatorio de Movilidad de la Universidad Nacional quien considera que “aunque existen nubarrones políticos que hacen que exista el riesgo de posponer este proyecto, creemos que la nueva administración hará los ajustes para que esta primera línea sea realizable, así tenga como consecuencia una postergación de dos años, como mínimo”.

Rojas agregó que “el problema que en este debate pareciera como si fuera la única línea que va a tener Bogotá. Este es el punto de partida. Lo que define este primer paso de hacerlo subterráneo o elevado es el futuro de las siguientes líneas que se deberán adaptar”.

Sin embargo, este proyecto es uno de los que más estudios ha tenido en el país. Incluso, ha servido de “caballito” de batalla para candidatos a la Alcaldía que llegan al Palacio Lievano con esa promesa. El problema es que, desde 1942, año en el que se realizó el primer estudio, el metro de Bogotá se ha quedado en promesas y en planos sobre escritorios. El más reciente impulso lo tuvo en 2008 cuando el entonces alcalde Samuel Moreno fue elegido con el compromiso de empezar los estudios de la primera línea del metro para Bogotá. Un año después, el consorcio español Sener le entregó a la ciudad un primer estudio (que costó \$19.600 millones) de factibilidad en el que se contemplaba una línea 64% subterránea y 36% en superficie.

Tras el escándalo del carrusel de la contratación, el proyecto vuelve a la agenda gubernamental en 2010, tras el primer acuerdo en la financiación del proyecto entre Nación y Distrito. Dicho acuerdo queda plasmado en el documento del Consejo Nacional de Política Económica y Social (Conpes) del 19 de julio de 2010.

En mayo de 2013, el Distrito y la Nación contrataron los estudios definitivos, que fueron entregados 14 meses después y anunciados en conjunto en octubre de 2014. Ya en 2015, en mayo, el presidente de la República Juan Manuel Santos se compromete con la financiación de 70% del proyecto y hace la entrega del cheque con \$9,65 billones.

Dicho cheque recibió el aval fiscal del Consejo Superior de Política Fiscal (Confis) en octubre pasado, justo un día después de los resultados electorales. Este proceso es el que se revisará nuevamente por la administración Distrital y Nacional con el fin de que el proyecto articule la visión del nuevo mandatario con los avances que se han hecho.

Una fuente del Gobierno Nacional le dijo a LR que “modificar los trabajos de diseño que se hicieron cambiaría los tiempos de ejecución. Parte de la importancia que ha tenido este proyecto es que el Gobierno y Distrito se tomaron el tiempo de hacer estudios serios, acotando los riesgos”. Por ahora, el diseño de la primera línea seguirá sobre el papel a la espera que los nuevos estudios sean entonces los definitivos.

Los beneficios que traería una revisión del metro

No todo es tenebroso en el panorama de la revisión. Algunos expertos consultados por LR también manifiestan que “una línea subterránea corre el riesgo de tener unos sobrecostos enormes por las redes de servicios, que en algunos casos como en Bogotá, no están totalmente censadas”. Adicionalmente, el impacto fiscal que traería un proyecto de metro elevado gana puntos por la reducción de costos y tiempos de construcción.

Las Opiniones:

Stalin Rojas

Dir. Observatorio Movilidad U. Nacional

“Hay que considerar que esta primera línea no es la única que va a tener Bogotá y que es el punto de partida de las otras”.

Alejandro Herrera

Secretario de Hacienda de Bogotá

“Fácilmente \$150.000 millones se pueden estar echando por la borda al hacer nuevos estudios para el metro”.