

Los otros proyectos avalados por la Financiera de Desarrollo

El documento de la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN), en el que hizo un análisis de origen-destino para saber hacia dónde se movilizan los capitalinos, concluyó que a largo plazo Bogotá debe tener cinco líneas férreas y trece troncales de Transmilenio.

Los modos férreo son la primera línea del metro (ya contratada), una segunda línea has-

ta Suba y Engativá, y tres Regiotram: uno al occidente (en proceso de construcción), otro al norte (en diseños) y el último al sur, que debe estructurar la próxima administración.

El Regiotram del norte será la principal apuesta de la alcaldesa López en cuanto a movilidad regional y este proyecto reemplazaría a la troncal de TM en la Séptima, que siempre

ha rechazado la mandataria.

Todos estos planes se incluirán en el proyecto de Plan de Ordenamiento Territorial (POT), que, así como el plan de movilidad del Distrito, tiene una vigencia de doce años. Según la alcaldesa, la próxima semana le presentarán un informe que determinará si pueden radicar el POT este año ante el Concejo.

» En la carrera Séptima se realizará un "corredor ecológico", en el que primará la generación de espacio público.

Bogotá

La idea es llevarlo hasta la calle 100

Extensión del metro: ¿de dónde saldrán los recursos?

Hoy se firma el convenio de los estudios para la extensión de la primera línea del metro y planear la segunda. Expertos creen que la principal duda es el costo. Según el Distrito, se acordó la reorientación de dineros de proyectos que no se harán.

REDACCIÓN BOGOTÁ
bogota@elespectador.com

En su primer mes como alcaldesa, Claudia López ha precisado aspectos de su programa de gobierno. De todos los planes, el más complejo es el de movilidad que, según dijo, tomará doce años debido a los múltiples proyectos que lo integran. El anuncio más significativo fue la extensión de la primera línea del metro, que está contratada hasta la calle 72 con av. Caracas, pero que ella pretende llevar hasta la calle 100 con autopista Norte. Para hacerlo, el Distrito tendrá que hacer varias maniobras financieras y acelerar los trámites, para que los planes no se queden en estudios.

Lo primero que se debe tener en cuenta sobre el plan de extender el metro es que no fue una idea que tuviera López en mente. Incluso, en campaña, siempre dijo que su idea era llevar la línea férrea hacia las localidades del borde noroccidental (Suba y Engativá). La extensión fue resultado de un informe que realizó la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN), en el que, por solicitud de López en noviembre, evaluó la demanda de viajes y las formas de cubrirlos hasta 2030.

Según reveló la alcaldesa, el documento de la FDN evidenció que la recién contratada troncal de Transmilenio (TM) por la av. 68 complementa mejor al metro si este se extiende un poco más al norte, pues de esta forma alimentaría al sistema férreo en dos puntos: la av. 1.º de Mayo, en el sur, y la calle 100, en el norte. Lo que viene ahora es conocer cómo será el tramo de casi tres kilómetros, que se

sumarán a los 23,9 km que tendrá el metro.

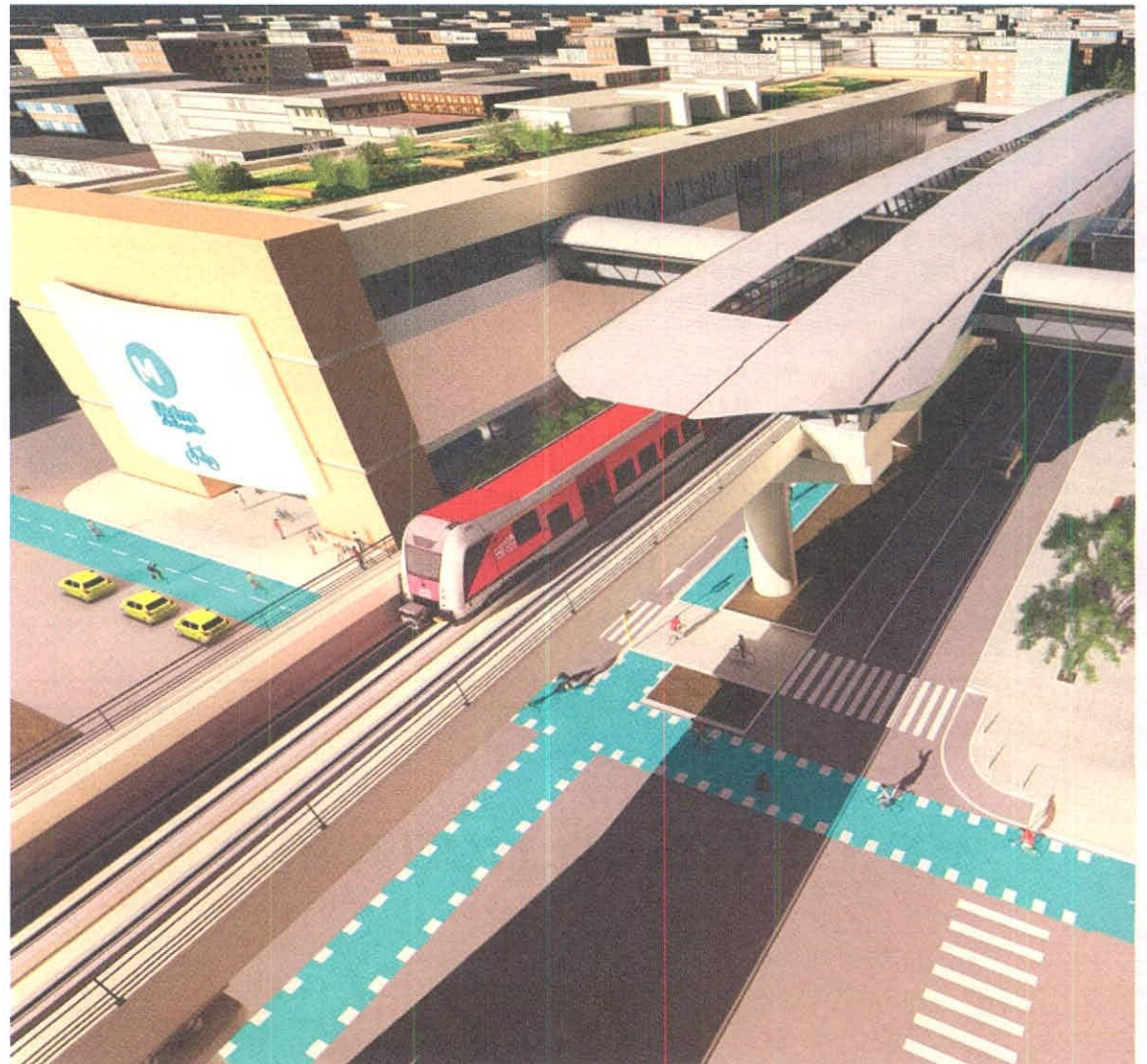
Esos detalles los dará a conocer el convenio que firman hoy el Distrito y la FDN, para realizar los estudios de prefactibilidad, tanto de la extensión del metro como de la segunda línea hacia el occidente. "Luego vendrán los estudios de factibilidad y así podremos hacer trazados, extensiones y costos del proyecto, que no sé si será subterráneo o elevado, porque esas no son discusiones de gusto sino de ingeniería", puntualizó López.

¿Y de dónde saldrá el dinero?

Más allá de que no se conozcan detalles de la extensión del metro, analistas en temas de movilidad coinciden en que el principal problema será la financiación para la obra, que puede resultar compleja, pues a pesar de ser apenas tres kilómetros, cruza una de las zonas con el tráfico más pesado de la ciudad. Eso, sin tener en cuenta el complejo sistema de puentes y deprimidos que hay entre las calles 92 y 95.

Según Luis Ángel Guzmán, director del Grupo de Estudios en Sostenibilidad Urbana de la U. de los Andes, la disponibilidad de la nación es el factor esencial a definir. "Si se hace con la nación, no se sabe cómo será la negociación, pues el país ya comprometió mucho dinero para la primera línea y el Regiotram, y no sabemos qué tan dispuesto esté a comprometer más. Claro que Bogotá también se pueden lanzar sola a hacerlo o quizás mediante una Alianza Público-Privada (APP)", estima.

El director del Observatorio de



Con la extensión, el metro tendría una longitud de más de 26 kilómetros. / Alcaldía de Bogotá

Movilidad de la U. Nacional, José Stalin Rojas, coincide en que el apoyo de la nación será importante, pero cree que el verdadero reto estará en asimilar enseñanzas. Cree que Bogotá podría aventurarse a construir el tramo con sus propios recursos, pues "hay pocos riesgos, ya que hay estudios el tramo. Se deben tomar en cuenta los aprendizajes que tuvo con Peñalosa, para ojalá tener menos barreras y más cercanía al Gobierno. En todo caso, la plata también podría salir de los ahorros de no construir TM por la Séptima y la calle 13, además de recursos propios de cobros por congestión, por contaminación o aumento del pasaje".

Menos optimista es Germán Prieto, catedrático de la especialización en Gerencia del Transporte de la U. Tadeo, quien cree que la propuesta podría quedarse a medias. "A Claudia le puede pasar que lo único grande que avanza sea lo que no quiere, lo mismo que a Peñalosa con el Transmilenio. Para la extensión del metro hasta la 100 hay algunos diseños, pero subterráneos, y como demostró la administración Peñalosa, estos procesos son largos y se

necesitan recursos de la nación y la banca multilateral. Hay que ver los estudios, porque preocupa no saber ni cuánto puede costar".

Por último, Darío Hidalgo, experto en movilidad, destaca un punto que cree vital: la continuidad del mando en el proyecto. "Ya hay un conocimiento y sigue Andrés Escobar como gerente de la Empresa Metro. Eso ayuda a la estructuración, porque ya se conoce los pasos, las condiciones y, lo más duro, el trámite en el Concejo".

"Extensión quedará contratada"

A pesar de la incertidumbre, el Distrito asegura que tiene todo el soporte técnico y jurídico para reorientar los recursos de los proyectos que no realizará. Por ejemplo, los \$2,5 billones que se destinarían a la troncal TM por la Séptima irán al Regiotram del norte, que está en fase de estudios y diseños. De igual forma, lo reservado para TM por la calle 13 se usará para fortalecer el Regiotram de occidente.

"Confirmé con la Secretaría de Hacienda y tenemos espacio fiscal y de endeudamiento para la contrapartida que deberá dar la ciudad. Reorientar los recursos impli-

ca cambiar los Conpes y Confis, que habían previsto que una de las contrapartidas para el metro era la troncal de la Séptima. Sin embargo, el Ministerio de Transporte nos confirmó que no tiene inconveniente en que propongamos las contrapartidas con otros proyectos", aclaró la alcaldesa López.

Asimismo, la mandataria sabe que este será un proceso lento y que algunos de sus planes quedarán a cargo de las próximas tres administraciones. "La extensión y la segunda línea son procesos demorados que se tomarán los cuatro años. Se va a ir todo nuestro periodo en eso, pero quedarán contratadas y en ejecución. Es un sistema que empezamos hoy, pero que demorará doce años en construirse".

En su primer mes de gobierno, la alcaldesa deja claro que su plan de movilidad estará basado en la multimodalidad. Si bien en campaña dijo que hará "metro, metro y más metro", lo cierto es que deberá apostar también a fortalecer TM y tantear otros modos como cables y tranvías. Sin embargo, la viabilidad de todo lo propuesto dependerá de lo que arrojen los estudios que se inician hoy. ■