

La asociación no cree que la ejecución del proyecto por fases sea buena idea

Nueva propuesta

La Asociación Nacional de Instituciones Financieras (ANIF) sugirió otra forma para costear el metro en Bogotá; una de ellas es que el Distrito incrementa aportes.

NATALIA PINZÓN

redaccion@elperiodico.com.co

La financiación del Metro de Bogotá ha generado polémicas y muchas propuestas de cómo es la mejor manera para construirlo teniendo en cuenta el factor económico.

Por ello el Centro de Estudios Económicos de la Asociación Nacional de Instituciones Financieras (ANIF), dio a conocer un informe sobre la financiación y viabilidad de la construcción de la primera línea del metro por fases, propuesta que es la que más suena para la ejecución de este mega proyecto para la ciudad y que ha contado con la aprobación de la Administración Distrital.

“Hemos argumentado que no resulta conveniente pensar en partir la construcción de la primera línea del metro, pues se viola la integridad de la obra. Para ello, es necesario adoptar medidas estructurales que permitan incrementar los recursos públicos para este vital proyecto a cargo de la Nación y el Distrito en cerca de 3 billones de pesos”, describió el informe de la asociación.

A lo que agregó que “en lo referente al Distrito, este deberá incrementar sus aportes al proyecto mediante la consecución de nuevos ingresos a través de tributos (valorización y plusvalías) y enajenaciones-alianzas. Por su lado la Nación



Según la ANIF no resulta conveniente pensar en partir por fases la construcción de la primera línea del metro.

deberá enajenar el 58 por ciento restante de Isagen e impulsar una Reforma Tributaria estructural que aumente el recaudo en cerca de 2 por ciento del Producto Interno Bruto (PIB), incluyendo allí su porción faltante para la primera línea del Metro de Bogotá.

Otra perspectiva

Recordemos que Juan Martín Caicedo, presidente de la Cámara Colombiana de la Infraestructura, también ha cuestionado la viabilidad de construir el metro por fases.

Esta duda surge según él porque prime-

ro “si de lo que se trata es de llevar desde el portal de Las Américas hasta Lourdes una primera fase, eso querría decir que en el corto plazo no estamos hablando de un sistema integrado de transporte tal como no lo imaginábamos, eso llevaría a replantear el modelo de demanda del proyecto, lo que impactaría la tarifa de los usuarios”.

“Lo segundo es sí de lo que se trata es proponer un nuevo trazado y diseño para el borde nororiental, habría que volver a hacer diseños y estudios que significaría prácticamente partir de ceros en esa materia” explicó Caicedo.