

Las 5 grandes preocupaciones de la CCI sobre el rumbo de Bogotá

- 1. La falta de claridad sobre los programas de infraestructura y movilidad impactará negativamente la competitividad de la Capital.**
- 2. A diferencia del país y de otras capitales, Bogotá pierde, paulatinamente, atractivos para la inversión.**
- 3. La Capital debe recuperar la cultura tributaria de los últimos años, afectada gravemente por las fallas de gestión en el necesarísimo cobro de la contribución por valorización.**
- 4. La inestabilidad institucional, caracterizada especialmente por los continuos cambios en el gabinete distrital, pone en grave riesgo el buen suceso de la gestión del Distrito.**
- 5. El nuevo POT, en su real condición de carta de navegación de la ciudad para el largo plazo, debe ser el producto de una amplísima discusión ciudadana.**

Bogotá, 21 de febrero de 2013 (CCI). Los anteriores planeamientos, y otros referidos particularmente al SITP, Transmilenio, el Metro y el Metro Ligero, fueron hechos por el Presidente de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI), Juan Martín Caicedo

Ferrer, durante la Asamblea anual de Afiliados de la CCI, en Bogotá, que tuvo lugar en el Club El Nogal de la capital colombiana.

En el desarrollo del encuentro, se conoció un documento que resume las preocupaciones y recomendaciones de la CCI en torno al **SITP, Transmilenio, el Metro y el Metro Ligero**, el cual transcribimos en las siguientes líneas:

Sistema Integrado de Transporte Público (SITP): Como parte del desarrollo de la fase de implementación, al cierre de 2012 hay aspectos fundamentales que no fueron resueltos: 1. Insuficiencia de personal capacitado para atender los 50.000 empleos que se generarán alrededor del sistema; 2. En infraestructura, el SITP requiere 60 patios y hoy solo están en operación 13, debido a la dificultad en la consecución de terrenos que se estiman en un millón de metros cuadrados para tal fin; igualmente, se ha hecho evidente el lento avance en la construcción de los paraderos del sistema; 3. Persiste el desconocimiento por parte de la ciudadanía frente a la operación del SITP, y 4. Imposibilidad de integrar los sistemas de recaudo de las Fases I – II de TransMilenio con el SIRCI (Sistema de Recaudo, Control e Información y Servicio al Usuario).

En un período de seis meses se implementaron solo 35 rutas de un total de 350 que deben entrar en operación a más tardar a finales de 2013. De esta manera, y teniendo en cuenta el lento avance en la ejecución, **es altamente probable que el Distrito no pueda cumplir con los plazos previstos para la culminación de la fase de implementación.**

Por último, la rebaja de las tarifas decretada por el Distrito podría costarle anualmente a la ciudad cerca de 150.000 millones de pesos, que irían con cargo a los recursos del Fondo de Estabilización y al presupuesto distrital, en la medida en que no se surtió una modificación al esquema tarifario de los contratos de operación del sistema.

Operación de TransMilenio: La operación por la carrera 10ª y la calle 26, que se contempló como una sola troncal (Fase III), en la práctica son dos y actualmente no se comunican. Están pendientes aún por entregar las obras de la estación subterránea Museo Nacional, la intervención en el Parque de la Independencia, el desarrollo inmobiliario de la Estación Central y la conexión operacional de la calle 26 con troncal NQS.

Es importante resaltar la pérdida de los recursos aportados por el Gobierno nacional para la construcción de la extensión de TransMilenio hasta el Aeropuerto El Dorado.

Proyecto Metro Pesado: En el primer año de la actual administración no se registraron mayores avances en la estructuración de la Primera Línea del Metro (PLM), como parte del cumplimiento de los compromisos del Distrito para acceder a la bolsa de recursos de cofinanciación del Gobierno nacional establecidos en el CONPES 3677. A la fecha no se ha contratado la ingeniería básica ni los estudios ambientales y socioprediales que permitirían avanzar a la siguiente etapa.

Proyecto Metro Ligero: La Administración anunció el interés de dar vía libre a dos propuestas de iniciativa privada para desarrollar la línea del metro ligero para la carrera séptima y otra para el sur de la ciudad. Sin embargo, a la fecha no se conoce el concepto de favorabilidad, es decir, que basados en el análisis técnico, financiero y jurídico sí son de interés público los dos proyectos para el desarrollo de estos corredores. Este concepto permitiría avanzar a la etapa de factibilidad, de acuerdo con lo establecido en la Ley 1508 de 2012.