

Concejo 'desnuda' los problemas de Transmilenio



LOS PROBLEMAS del transporte masivo de Bogotá fueron debatidos en el Concejo capitalino, en sesión que continuará hoy. /Foto Cristian Álvarez

LAS DIEZ bancadas del Concejo de Bogotá tenían denuncias sobre el sistema de transporte masivo para el debate de control político en la sesión plenaria.

Según el concejal Juan Carlos Flórez, de la Alianza Social Independiente (ASI) y usuario de Transmilenio, el problema radica en la falta de gerencia, porque sí hay solución.

"En los últimos años no ha habido una buena gestión. Una auténtica gerencia y varios gobiernos que parecen más enemigos del sistema que interesados en mejorarlo, han llegado con diversas propuestas pero no han hecho nada", sostuvo.

Así mismo, el concejal Flórez dijo que en el tema crucial que no se avanza es en el de la cultura ciudadana, para entrar o salir, o para que se impida que las personas corran riesgo abriendo las puertas: "Esta situación demanda más inversión para que haya más buses, porque actualmente apenas son el 30 por ciento del transporte público que requiere Bogotá".

El cabildante Orlando Santiesteban, del Polo Democrático Alternativo, advirtió la falta de señales y paraderos adecuados en diferentes zonas de la ciudad.

"Existen 13 rutas muertas que no cumplen con un mínimo cupo de pasajeros, por lo cual se convierten en ineficientes. Como también es necesaria la unificación de tarjetas para los dos sistemas, Transmilenio y SITP" (Sistema Integrado de Transporte Público).

Así mismo, el concejal Santiesteban denunció que hay grandes retrasos en la imple-

mentación del SITP, cada día que se demore es un costo para el distrito y un posible detrimento patrimonial. "Fracasó la política y las tarifas diferenciadas en horas valle y horas pico establecidas en el Decreto 356 de 2012, generando un presunto detrimento patrimonial de más de 64.000 millones de pesos".

Santiesteban denunció que al desmontar las horas valle se incrementaron las tarifas en el 21 por ciento de 8:30 de la mañana a 4:30 de la tarde, pero siguen los problemas de Transmilenio, se mantiene el desequilibrio económico en contra del distrito. "Es preocupante la accidentalidad en los buses del SITP, incumplimiento de los contratos y deficiencias en la vigilancia por parte de Transmilenio", manifestó.

A su turno, el presidente de la corporación, Miguel Uribe, del Partido Liberal, citó para hoy la continuación del debate y las intervenciones de las bancadas faltantes, en compañía de los miembros de la Administración Distrital, Fernando Sanclemente, gerente de Transmilenio y los organismos de control.

"El SITP es un sistema de transporte público que no arranca en Bogotá de la manera como fue concebido, cuando se creó en los pliegos licitatorios todo parecía un cuento de hadas, los operadores cumplirían con los cronogramas, las personas tendrían libre y fácil acceso, los comerciantes y las estaciones venderían las tarjetas, los pasajes serían menos costosos y la movilidad fluiría en la ciudad", advirtió la concejala Liliana Guáqueta, del Partido Social de Unidad Nacional (La U).

SE GIRA DINERO SEGÚN AVANCE DE OBRA

Incertidumbre por troncal por la Boyacá

● CCI denuncia baja ejecución para obras de infraestructura

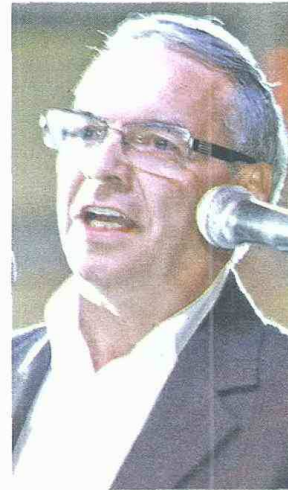
"¿TENDRÁ LA administración distrital en 2014 la suficiente capacidad de gestión para ejecutar los recursos asignados a infraestructura, incluido el cupo de endeudamiento?", esta pregunta hace parte del seguimiento de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI) a los proyectos estratégicos de Bogotá y donde concluye pésimos resultados en la ejecución de los recursos del sector de la movilidad.

La mayor preocupación para el gremio es que la construcción de la Troncal Avenida Boyacá plantea que el presupuesto de inversión en 2013 para el sector movilidad -Secretaría de Movilidad, el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) y la Unidad de Mantenimiento Vial (UMV)- fue de 1,6 billones de pesos a 31 de diciembre se realizaron giros por 322.020 millones de pesos, es decir 20,1 por ciento de ejecución.

En este sentido, el secretario Distrital de Hacienda, Ricardo Bonilla, explicó que los recursos sólo se giran a medida que avanzan las obras.

"Una obra pública se puede construir en tres meses, seis meses o un año y que los pagos deben hacerse conforme ocurren dichos avances y no en un solo giro. Pretenden medir la ejecución por los giros y no por los recursos comprometidos, que es la forma técnica como se evalúa la ejecución en las entidades públicas", dijo, agregando: "¿Qué pretenden? ¿Que se giren todos los recursos? Eso fue lo que se hizo en la calle 26 y mire el fracaso", enfatizó el secretario de Hacienda, quien lamentó el criterio utilizado por la Cámara para evaluar la ejecución del Distrito.

A su turno, Jorge Alberto Marín, vicepresidente técnico de la CCI, aseguró "que la muy deficiente ejecución del sector podría repetirse en 2014" a pesar de los "Compromisos 2014-2016" que presentó el



EL SECRETARIO Distrital de Hacienda, Ricardo Bonilla, explicó que los recursos sólo se giran a medida que avanzan las obras. /Foto Alcaldía de Bogotá

"La muy deficiente ejecución del sector podría repetirse en 2014": Jorge Alberto Marín

IDU el pasado 14 de febrero, donde además se socializó el cronograma de ejecución de 52 proyectos urbanos, entre los que se cuentan las obras incluidas en el cupo de endeudamiento, los cables aéreos en el suroccidente de la Capital, el proyecto Metro y las mejoras y ampliaciones a la infraestructura de Transmilenio.

Incertidumbre

Según la CCI, el proyecto que genera mayor preocupación por su imperiosa necesidad es la anunciada troncal de Transmilenio por la Avenida Boyacá, en la medida que la Administración Distrital estima el valor de su construcción en 712.000 millones

de pesos, es decir, aproximadamente 10 millones de dólares por kilómetro. Para el gremio existe un alto nivel de incertidumbre sobre la intervención real que sufrirá el actual corredor, es decir, si realmente contará -además de los carriles exclusivos para la operación del sistema- con los cuatro carriles mixtos por calzada, la solución a desnivel de algunas intersecciones semaforizadas, las necesarias adecuaciones de espacio público (andenes), los puentes peatonales y la ciclo-ruta, como se diseñó inicialmente la troncal. Consideró la CCI que si bien es necesario racionalizar los costos de inversión en el corredor, los diseños actualizados de la Avenida Boyacá no deben dejar de lado la directriz que orientó desde sus inicios, a finales de los años 90, el desarrollo del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITP) como es el de la transformación integral del corredor vial. Un estimativo preliminar de la Cámara basado en registros históricos, indica que los costos de construcción de la troncal de la Avenida Boyacá estarían subestimados por el IDU, pudiendo inclusive ser de más del doble de lo presupuestado, es decir, el costo/kilómetro de intervención podría superar los 20 millones de dólares.

En este sentido, Bonilla recordó que hace dos semanas, el IDU entregó un completo cronograma sobre la contratación de las obras para Bogotá. "Lo que se proyecta es que en el segundo semestre de 2014 se debe estar contratando obras fundamentales para los bogotanos como el metrocable El Paraíso, la troncal de Transmilenio por la avenida Boyacá y una serie de obras que ya están en curso".

Respecto a la supuesta subestimación de costos de la troncal de Transmilenio por la Avenida Boyacá, el secretario de Hacienda precisó que "nosotros no vamos a construir otra calle 26 en la troncal Boyacá y desde que estaba en campaña este gobierno siempre se dijo que se iba a intervenir en los carriles exclusivos de Transmilenio" para reducir costos.