

NOTICIAS A UN CLIC

Dan vía libre para planta de tratamiento de aguas residuales en Chía

Infraestructura energética y energía sostenible en Colombia

Se inició la búsqueda de 7.000 empleos para obras de Concesión Pacífico III

Facebook

Twitter

Google +

Mail

Viernes, Mayo 8, 2015

El recaudo en Transmilenio solo creció 5% con las medidas para evitar a los colados

¿POR QUÉ NO FUNCIONA TRANSMILENIO



Bogotá La adaptación de puertas anticolados, la instalación de cercas que separan los carriles exclusivos de los mixtos y el incremento de presencia de fuerza pública en las estaciones de Transmilenio son las medidas que ha adoptado la empresa para mitigar el ingreso de más de 60.000 personas cada día que no pagan su tiquete y que le dejan al sistema pérdidas por \$120 millones.

De acuerdo con el gerente de la firma, Sergio París, antes de instalarse las puertas ingresaban a la estación Calle 57 cerca de 7.000 usuarios y hoy lo hacen más de 9.000. Lo cierto es que en promedio se esperaba que la efectividad de la medida fuera de 70%, sin embargo, el recaudo solo se ha incrementado en 5% desde el anuncio hasta la última medición realizada.

Al respecto, el director del Observatorio de Logística, Movilidad y Territorio de la Universidad Nacional, José Stalin Rojas, calificó estas políticas como “de carácter policivo e impacto limitado”, pues “se requeriría de un policía por cada usuario”.

De acuerdo con su análisis, hay que atacar el problema de raíz. “La infraestructura no es adecuada y genera la tentación de colarse, porque las personas pasan y ven las puertas abiertas todo el tiempo”. Eso sin contar con la falta de cultura ciudadana y los escasos esfuerzos por incentivarla, una labor que “no ha asumido el alcalde, Gustavo Petro, y que se desdibujó desde las administraciones de Antanas Mockus y Enrique Peñalosa”.

El ingeniero Guillermo Ramírez, quien es profesor universitario y se hizo famoso por plantear una propuesta para reestructurar el sistema de Transmilenio en 2012, también se pronunció en este sentido.

“El sistema colapsó y los usuarios ya no pagan”, manifestó en su cuenta en Facebook el académico como introducción a la solución que propone: implementar un pase día.

La tarjeta (personal e intransferible y ligada al documento de identidad) tendría viajes ilimitados por un día por un valor de \$6.000 que se puede reducir hasta a \$3.000 si se compran los tiquetes del mes. Además plantea facilitar que las recargas se hagan también por teléfono, por internet, en supermercados o por débito automático desde una cuenta bancaria.

Esto se complementaría con controles de las autoridades que interceptarían personas al azar para verificar que pagaron, tal como funciona en Londres. De comprobarse lo contrario inmediatamente quedaría cargada la multa a la cédula presentada.

Pero no es el único que ha tomado la iniciativa, el pasado 14 de abril varios usuarios de las redes sociales promovieron llevar a cabo la jornada ‘Transmilenio sin Colados’, un día en el que invitaban a las personas a manifestar su descontento con quienes ingresan al sistema sin pagar generando señales de alerta como silbidos o haciendo uso de pitos, dijo en su momento Ricardo Saavedra, uno de los organizadores.

Más tarde le pidieron a la empresa que implementara un plan piloto que redujera el cobro del pasaje a \$1.000 por un día, alegando que la excusa que más utilizan quienes se cuelan es que no cuentan con recursos económicos para pagar el pasaje.

Evalúan ampliar sistema de contención

En el Concejo de Bogotá, Transmilenio pidió contemplar la posibilidad de adecuar las 131 estaciones del sistema y los nueve portales con barreras que separen el carril exclusivo de los buses del mixto, siendo el principal acceso que toman quienes no pagan su pasaje y también el de mayor riesgo.

Hasta el momento las cercas que están a cargo de la empresa multinacional belga Proalco Bekaert se han instalado en: la taquilla de la estación Banderas, la barrera que divide el patio de maniobras de la estación Primero de Mayo y en el sardinel del Portal Usme.

Las soluciones de la multinacional relacionadas con sistemas e infraestructuras de transporte también funcionan en países de la región como Chile, Ecuador y Perú.

El ingeniero Mauricio Rendón, directivo de Proalco Bekaert, aseguró que esta opción ha demostrado su efectividad para contener este fenómeno, “representan un costo económico razonable y conservan la estética arquitectónica de las estaciones”, dijo.

Según el vocero de la firma estas soluciones fueron debidamente probadas y garantizan que son confiables para evitar el ingreso de pasajeros al sistema sin pagar su pasaje.

Las opiniones

Humberto Gómez

Subgerente de comunicaciones Transmilenio

“Venimos implementando una serie de soluciones para combatir a los delincuentes, sacar los vendedores y cantantes del sistema y no permitir el ingreso de los ‘colados’”.

José Stalin Rojas

Dir. Observatorio de Movilidad Unal

“Las medidas que hasta ahora ha tomado Transmilenio son de carácter policivo, por lo que tienen un impacto limitado y su alcance no ataca el problema de raíz”.