

INFRAESTRUCTURA. PLAN DE MOVILIDAD DE LA ACTUAL ADMINISTRACIÓN DISTRITAL COSTARÁ \$8,6 BILLONES

Petro aspira a que obras del metro arranquen en diciembre de 2014

BOGOTÁ. Más de \$5,4 billones costará la primera línea del metro de Bogotá que irá desde el Tintal hasta la Calle 112, según las cifras presentadas por la Secretaría de Hacienda al Consejo de Bogotá durante la presentación del proyecto de adición del cupo de endeudamiento.

Esto significa un aumento de \$1,4 billones en el precio del proyecto que la administración anterior había estimado en \$4 billones en un trayecto que iría desde San Victorino hasta la Calle 170.

Para los funcionarios de la anterior Administración este proyecto resulta inviable debido al cambio de trazado y el aumento del precio, pues no se han conocido los estudios técnicos que soporten estas decisiones.

"No hay un gerente de metro, no se ha firmado la ingeniería básica que era parte del acuerdo con el Gobierno Nacional y del cual el Banco Mundial había dado su aval, aquí lo que se ve es una gran improvisación", dijo un ex funcionario que pidió la reserva de su nombre.

Ante estos señalamientos, el secretario de Hacienda, Ricardo Bonilla, explicó que el incremento se debe a ajustes de diseño realizados por los técnicos a cargo del proyecto. "Ajustes como eliminar la curva de San Victorino y que por extenderlo hasta el Tunal hay unos kilómetros más es lo que lleva a que estamos hablando de \$5,4 billones".

Sin embargo, la preocupación de los analistas va más allá del in-

cremento de recursos para el proyecto. Según José Stalin Rojas, director del Observatorio de Movilidad de la Universidad Nacional, la Administración Distrital debe comprometerse a que este sea el último estudio del metro que se hace y que la inversión que se haga no afecte la calificación AAA que tiene la ciudad.

Este nuevo trazado y presupuesto se suma a las decenas de estudios que se han realizado desde la década de los 40 y que han fracasado por falta de una decisión política para concretarlo. "El Concejo, los transportadores, la Alcaldía y el Gobierno están convencidos de las bondades del metro, pero falta la decisión política que espe-

ramos que se logre en esta alcaldía", dijo Rojas. El gerente del proyecto del Metro Ligerero de Bogotá, Fernando Rey, aseguró que hay voluntad por parte de la Administración para realizar el proyecto. Sin embargo, "las discusiones entre los diferentes gobiernos al respecto nos han llevado a ser campeones mundiales de estudios y cero metro. Entonces hay que evaluar desde la demanda de carga y de pasajeros".

LOS RECURSOS

Para garantizar la financiación del proyecto la Secretaría de Hacienda está pidiéndole al Concejo que se incorpore al presupuesto por \$800.000 millones que fue aprobado en 2010 y que no quedó incorporado en el presupuesto de este año.

"Si el Concejo tiene a bien autorizarnos a incorporar en el presupuesto esta plata y nos autoriza simultáneamente a utilizarla en todo el sistema de movilidad, eso permitiría terminar de desarrollar los estudios de diseño del metro pesado y liviano, la solución para la Carrera Séptima y las troncales nuevas de Transmilenio este año", explicó Bonilla.

Sin embargo, el concejal del Polo Democrático, Celio Nieves, señaló que los \$800.000 millones se deben destinar específicamente para la construcción de las obras de infraestructura de la primera línea del proyecto metro de Bogotá. "Ahora la Administración Distrital, habla de un metro ligero por la carrera séptima, iniciando en el 20 de julio y terminando en la calle 193, sin que se

conozcan los estudios técnicos ni de factibilidad, dejando de lado lo avanzado por la Administración anterior", sostuvo el cabildante. Bonilla señaló que el metro es un proyecto a largo plazo, por lo que lo que alcanzará a dejar la actual administración son los estudios técnicos y la contratación de la obra, pues el metro estaría listo en mayo de 2018. "Más adelante tendremos que pedirle al Concejo adicional al cupo de endeudamiento para desarrollar las otras obras de movilidad".

Lo que significa que aún el Distrito no tiene los recursos suficientes para cumplir con el plan de movilidad estimado en \$8,6 billones, que incluye los metros ligero y pesado, la cuarta fase de Transmilenio y dos cables aéreos.

Según el presupuesto total el objetivo del alcalde Gustavo Petro es invertir en el Metro ligero entre las calles 32 y 193 recursos por \$1,7 billones, en las Troncales de Transmilenio \$1,14 billones para las obras por la Avenida Boyacá y la Avenida 68, en obras para la integración \$653.753 millones y \$250.000 millones para la construcción de adecuación de los cables aéreos del 20 de Julio en San Cristóbal y El Paraíso en Ciudad Bolívar.

Además se proyecta la inversión de \$12,595 millones para el corredor verde de la Carrera Séptima en el que está por definir la flota de vehículos a utilizar.

MARCELA VINGAS CABRERA
mingas@larepublica.com



JOSÉ STALIN ROJAS
DIRECTOR DEL OBSERVATORIO DE MOVILIDAD DE LA U.NAL



CELIO NIEVES
CONCEJAL DE BOGOTÁ



RICARDO BONILLA
SECRETARIO DE HACIENDA

"Esperamos que este sea el último estudio para colocar la primera piedra del metro. Creemos que esa línea es viable, pero esperamos que esta sea la decisión definitiva".

"Es importante agilizar la puesta en marcha del SITP, para posteriormente incluir las propuestas que presente la Administración, como la cuarta fase de Transmilenio".

"Lo que le estamos pidiendo al Concejo es que nos autorice a firmar créditos con la banca. Igual, más adelante tendremos que pedir una adición al cupo de endeudamiento".

Impuesto predial pasaría al 12 por mil

Según manifestó el secretario de hacienda distrital, Ricardo Bonilla, "estamos haciendo estudios para que la actual estructura de gravámenes pueda modificarse en el marco de una reforma nacional. En Bogotá se podría poner el 12 por mil a una segunda propiedad,

por ejemplo. Hoy es del 9 por mil sobre el avalúo catastral". También dijo que se espera recaudar \$440.000 millones en el impuesto de vehículos. Dichos recursos serían invertidos en colegios, salud y obras de infraestructura. La primera fecha de vencimiento para el impuesto predial con el descuento del 10% es el próximo 4 de mayo de 2012.

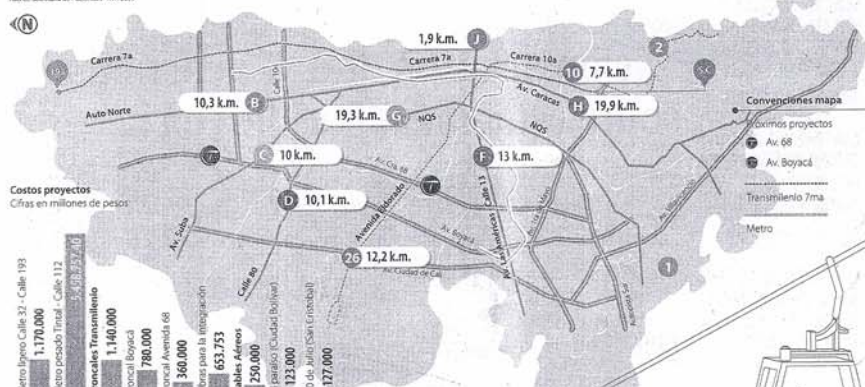
\$800.000 MILLONES

ES EL CUPO DE ENDEUDAMIENTO QUE EL DISTRITO REQUIERE QUE APRUEBE EL CONCEJO PARA INICIAR CON EL PLAN DE MOVILIDAD.

SÍGANOS EN:
www.larepublica.co
Con más detalles sobre el presupuesto del Plan de Movilidad para Bogotá.

PLAN DE MOVILIDAD DE BOGOTÁ

Fuente: Secretaría de Hacienda (7/19/2010)



1 Metro

Las condiciones de demanda e integración del sistema generan un corredor que integre desde el Portal del 20 de Julio hasta la Calle 193 el borde oriental. Potencializando una propuesta de soluciones de movilidad regional.

Cronograma:

Nombre de tarea	Comienzo	Fin
No objeción evaluación técnica	30/07/2010	10/10/2010
Conformación comité negociador	02/04/2012	20/04/2012
Imitación a negociar	16/04/2012	20/04/2012
Negociaciones	23/04/2012	25/05/2012
Remisión Banco Mundial Acta	28/05/2012	22/06/2012
Firma contrato	25/06/2012	29/06/2012
Legalización contrato	02/07/2012	30/07/2012
Ejecución de contrato	23/07/2012	17/01/2014
Aprobación final productos	20/01/2014	28/02/2014
Elaboración términos contratación	23/07/2013	17/02/2014
Contratación banca de inversión	23/07/2013	17/02/2014
Proceso de contratación	03/03/2014	15/08/2014
Legalización contrato	18/08/2014	28/11/2014
Ejecución de contrato	01/12/2014	11/05/2018

2 Cables aéreos

En forma complementaria a la integración modal y buscando beneficiar a la población con mayores dificultades de accesibilidad se ejecutarán dos cables aéreos.

- 1 El Paraíso (Ciudad Bolívar)**
Costo millones: \$123.000. Actualmente cuenta con estudios de factibilidad desarrollados con Convenio de Cooperación con el Metro de Medellín.
- 2 20 de Julio (San Cristóbal)**
Costo millones: \$127.000. En proceso de estructuración.

3 Transmilenio Carrera séptima

Corredor verde carrera séptima

Alternativas tecnológicas: Buses híbridos, Buses eléctricos y Tranvía

Los nuevos diseños consisten en un carril izquierdo sin sobrepaso hasta la calle 72 y un carril derecho con paradas fijas hasta la Calle 100, con buses biarticulados y buses duales. En la Calle 72 va la integración con la troncal de la Caracas.

Incluyen carril exclusivo entre las Calles 34 y 72, las estaciones de reformamiento del carril derecho entre las Calles 72 y la 100 para paso de biarticulados, la estación de integración en la Calle 100.

\$110.000 millones

Costo estimado



Diseño contempla una demanda entre 13.000 y 15.000 pasajeros/hora
= 1.000 pasajeros

Transmilenio

Costos construcción de troncales de Transmilenio

Cifras en millones de pesos de 2009



TRONCALES EJECUTADAS

Calle 80, Caracas, Autopista Norte, NQS, Américas y Av. Suba. Presentan problemas de estabilidad por falla de losas.

EN EJECUCIÓN

Calle 26 y Av. 10. Entran en operación en junio de 2012.

CONTRATADAS

Calle 6 y Cra. 7 parcialmente

Total de los costos	Gran total
Fase I \$1.394.226	\$5.322.921*
Fase II \$2.434.282	
Fase III \$1.494.413	US\$2.603,80*

Plan de Acción 2011-2016

Cifras en millones

- Diseño y construcción de la Troncal Avenida Boyacá. Solo se intervienen carriles del sistema: 726.000
- Contratación e inicio de ejecución de la Troncal Avenida 68. Solo se intervienen carriles del sistema: 360.000
- Ejecución de obras para la integración y optimización del Sistema: 652.0000