

Gremios exigen medidas ante colapso de movilidad en la calle 13

Proponen construir vías con carriles exclusivos. Cerca de 7.000 camiones ingresan por allí.



Foto: Archivo Particular

El furgón quedó atravesado en la calle 13 con Avenida ciudad de Cali.

Por: BOGOTÁ |
© 8:59 p.m. | 30 de octubre de 2014

El incidente que se presentó el jueves en la mañana en la calle 13 a la altura de la avenida Ciudad de Cali, a causa de un furgón que se varó con cuatro toneladas de cerámica, no solo generó caos en el occidente de Bogotá, sino que reabrió el debate sobre la movilidad en ese corredor.

f 16

t 5

g+

e

Los gremios del transporte de carga exigen medidas, pues sostienen que el aumento del número de vehículos particulares agrava la situación en la calle 13.

La Asociación Nacional de Empresas Transportadoras de Carga por Carretera, (Asecarga) propuso como solución crear vías de dos calzadas con cuatro carriles, y que uno de ellos sea exclusivo para este tipo de vehículos.

Otra de las propuestas es construir dos centros en la futura Avenida Longitudinal de Occidente (ALO), para que los vehículos de grandes cargas puedan pasar sus mercancías a los de menor tamaño y así se ocupe menos espacio en las calles.

Cabe recordar que el decreto 520 del 2013 estableció una restricción de circulación para vehículos con capacidad de carga superior a 7 toneladas y de tres ejes en algunas zonas de la ciudad, como la calle 170, la avenida Boyacá y la avenida Primero de Mayo.

Debido a que la calle 13 está ubicada cerca de la zona industrial, esta vía es la única en la que los vehículos de carga pueden circular libremente las 24 horas.

Según Asecarga, 29.690 camiones entran y salen de Bogotá diariamente. De acuerdo con la Secretaría de Movilidad, solo por la calle 13 ingresan cerca de 7.600 camiones al día.

Martha Coronado, subsecretaria de Política Sectorial, señaló que el decreto ha mejorado la movilidad en las horas pico en corredores como la avenida Boyacá.

Sin embargo, en la calle 13 las largas filas de carros siguen siendo el común denominador.

La funcionaria informó que por ahora no se piensa establecer una restricción para estos vehículos.

Actualmente se están implementando diferentes acciones de seguridad vial, como la revisión continua de los semáforos, la implementación de intersecciones para el paso seguro de los peatones y actividades de pedagogía y de control por parte de la Policía.

A pesar de que el número de vehículos de carga que ahora entran por este corredor solo aumentó un 2,33 por ciento desde la implementación del decreto –se pensó que iba a ser mayor–, Jairo Herrera, presidente de Asecarga, expresó que se necesita una política radical que vaya más allá de las restricciones.

“Hay que construir nuevas vías y disminuir el número de carros”, señaló.

Expertos como José Stalin Rojas, de la Universidad Nacional, consideran que la mejor solución es establecer el cargue y descargue nocturnos. “El decreto regula unos horarios, pero es tanta la carga que se requiere mucho más que una reglamentación. Hay que pensar a Bogotá como una ciudad de 24 horas”, indicó.

No obstante, para Asecarga y asociaciones como la Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera (Colfecar), esta medida significaría un aumento de robos y de inseguridad.

“Los delincuentes tienen detectados cuáles camiones llevan mercancía costosa, y en la noche los atracos aumentarían”, señaló Herrera.

Lo cierto es que el reto para esta zona es grande si se tiene en cuenta que en los municipios aledaños a la capital están aumentando los proyectos de vivienda, y con ello el número de personas que ingresan diariamente.

¿Cómo garantizar la seguridad vial?

En Colfecar y Asecargas se realizan capacitaciones periódicas a los transportadores sobre el manejo de mercancía peligrosa, las normas de tránsito y las recomendaciones de seguridad vial. Según un estudio del Observatorio de Logística y Movilidad del Centro de investigaciones para el Desarrollo (CID) de la Universidad Nacional, un camión que viene de Buenaventura y Santa Marta se demora una hora y media entrando a Bogotá y cerca de cuatro horas realizando el proceso de descargue.

Por eso, para José Stalin Rojas, del Observatorio, se deben mejorar las prácticas de cargue y descargue.