

Las dudas que genera el plan de construir TransMilenio en la Boyacá

Por: REDACCIÓN BOGOTÁ | 9:53 p.m. | 05 de Agosto del 2013



La constructora recuperaría la inversión con cobros a carros privados en peajes urbanos.

Foto: Héctor Fabio Zamora / EL TIEMPO

Últimas Noticias

07:54 a.m.
Jeff Bezos, el discreto millonario que compró 'The Washington Post'

07:58 a.m.
El desempleo bajó en Medellín 2,1 % pero sigue arriba de un dígito

Ver más últimas noticias

Comparte este artículo [Compartir](#) [Tweet](#) 17 [+1](#) 1 [2](#) [Instapaper](#)

[Recomendar](#) [Enviar](#) [Ricardo Latorre Espinel, Luis Acero Camacho y 3 993 personas más recomiendan esto](#)

Expertos advierten que la propuesta por vía concesión, no es viable técnica ni financieramente.

El sorpresivo anuncio del alcalde de Bogotá, Gustavo Petro, de construir una troncal de TransMilenio (TM) en la avenida Boyacá, a través de una concesión, despertó este lunes toda clase de dudas técnicas y financieras entre los expertos.

A juicio de los analistas, **Petro propone acudir a un camino poco sencillo: que los privados construyan y recuperen la inversión a través de la explotación comercial de la obra. Pero no está claro cómo lo harían ni si podrán asumir todos los costos.**

Según Pablo Sotomayor, investigador del Grupo de Estudios de Movilidad de la Universidad Nacional, lo más delicado es que la obra de la troncal no afecte la tubería madre instalada por debajo de la Boyacá y que abastece al occidente de la ciudad.

“Esto implica reinstalar las redes y eso es costoso. Lo mejor es que el Distrito las intervenga antes de la concesión, y que los costos corran por cuenta de la Empresa de Acueducto. Si no, el proyecto sería inviable”, señaló.

El problema financiero

Otro factor a analizar es **cómo los constructores recuperarán la inversión: ¿por medio de peajes urbanos o del pasaje de TM?** Esto inquieta al investigador Henry Martín, del mismo grupo de estudios. “No se les preguntó a los ciudadanos si están dispuestos a pagar la obra por medio de peajes. Por otro lado, se supone que el pasaje no financia las obras sino el mantenimiento del sistema”, señaló.

Con la concesión, la Administración busca lanzarle un salvavidas a la construcción de la troncal, que costaría 675.000 millones de pesos y que hoy está desfinanciada. Pese a que el Concejo de Bogotá aprobó el cupo de deuda en primer debate, hoy no se ha hecho la votación en plenaria. Así, los recursos están embolotados hasta que el cabildo tramite la iniciativa.

Martín lamentó la lentitud del Concejo y pide analizar bien la decisión. **“El cabildo le ha dicho ‘no’ a todo, por un asunto personal con Petro. ¿Pero qué proponen?”**

Por su parte, Víctor Traverso, representante del Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), advirtió que, aunque la propuesta del Distrito no es descabellada, “generalmente, las concesiones fracasan porque están mal diseñadas, es decir, no están alineadas con los objetivos de la autoridad pública”.

No todos son pesimistas frente a la propuesta del Alcalde. Jorge Marín, vicepresidente técnico de la Cámara Colombiana de Infraestructura (CCI), explicó que “hacer una concesión implicaría que los dueños de vehículos privados paguen peajes urbanos para financiar las obras que mejorarán la movilidad en ese corredor”.

Si esta alternativa no tuviera aceptación entre esos ciudadanos, hay un plan B. “La fase II de TransMilenio (avenidas Suba y NQS) fue una concesión pagada por medio de recursos de vigencias futuras. La Administración podría estudiar esta alternativa, que ya ha probado ser exitosa”, agregó Marín.

La troncal de la Boyacá tendría 34 kilómetros; comenzaría en la calle 70 y terminaría en Yomasa. Se esperaba que fuera parte de la fase III de TransMilenio, pero fue reemplazada por la construcción de la calle 26, dados los altos costos de la obra.