

Si bien la corrupción fue el principal tema de campaña por la Alcaldía de Bogotá, la movilidad le siguió muy de cerca, pero a pesar que no existían grandes diferencias en los planteamientos generales (todos querían metro por ejemplo), se diferenciaban cuando se les analizaba en detalle (el trazado).

### Artículo de análisis

José Stalin Rojas Amaya

Director Observatorio de Logística, Movilidad y Territorio

Centro de Investigaciones para el Desarrollo (CID)

Facultad de Ciencias Económicas - Universidad Nacional de Colombia

Bogotá D.C., 31-oct-2011 (Prensa CID). “Si bien la corrupción fue el principal tema de campaña por la Alcaldía de Bogotá, la movilidad le siguió muy de cerca, pero a pesar que no existían grandes diferencias en los planteamientos generales (todos querían metro por ejemplo), se diferenciaban cuando se les analizaba en detalle (el trazado). Una vez elegido Gustavo Petro como Alcalde, es necesario analizar sus propuestas en torno al tema de movilidad y colocar en blanco y negro sus bondades y los riesgos en su plan de Gobierno sobre este tema. Petro se centra en siete temas en su propuesta de movilidad: Terminar la red de Transmilenio, metro cable, primera línea del metro, costos del transporte, eliminación del pico y placa, bicicletas, contratos de concesión. Y toca tangencialmente dos temas logísticos que están relacionados con la movilidad: Un plan logístico y la multimodalidad.

El próximo Alcalde coincidió con las propuestas de los demás candidatos para el tema de

terminar la red de Transmilenio, lo que hace que su planteamiento no tenga mayores prevenciones. Le favorece que buena parte de los trazados de la carrera décima y la calle 26 estarán terminados en los primeros meses de su Gobierno, y contará con el beneficio de los efectos positivos de la puesta en marcha de la primera fase del Sistema Integrado del Transporte Público (SITP) que se dará a finales de este año. Estos dos hechos provocarán un efecto positivo en la movilidad.

Sobre el tema del metro cable, Petro propone iniciar los estudios y diseños de este modo de transporte para conectar “los portales del Tunal, 20 de Julio y Sur con los barrios más pobres de la ciudad como los de Juan Rey y Ciudad Bolívar”. Esta iniciativa es bienvenida, sin embargo, no está claro como se integrara con el SITP, con Transmilenio o con la futura línea de Metro. Esta propuesta se encuentra en un claroscuro evidente.

En lo que respecta a la primera línea del metro existen serios cuestionamientos sobre el trazado propuesto por el nuevo Alcalde sin conocer todavía los resultados de la encuesta de movilidad encargado a la firmas Steer Davies y en Centro Nacional de Consultoría. Gustavo Petro propone una línea de metro parecido a una herradura: Comenzará en Bosa, pasará por Kennedy y Puente Aranda, Los Mártires y llegará al centro; desde allí recorrerá la séptima hacia el norte hasta la calle 80, y bajará por Chapinero, Barrios Unidos, atravesando Engativá y llegando hasta Suba. Petro afirmó que la mayoría de los bogotanos vive en la zona occidental y trabaja en el oriente de la ciudad para formular esta propuesta sin tener un estudio técnico conocido. En cambio, la encuesta de movilidad de Steer Davies permitirá conocer las rutas de origen-destino y horarios de los habitantes del Distrito Capital y de los municipios vecinos. Esta información servirá para hacer estimaciones de demanda que soportarán un estudio técnico serio para definir la primera línea del Metro.

Otro de los temas de movilidad propuesto por el nuevo Alcalde son los costos del transporte. El líder de los Progresistas aborda la tarifa preferencial para estudiantes, adultos mayores y población vulnerable. Este esquema se puede hacer a través de subsidios, pero no está totalmente explicado es quien asumirá esta tarifa diferencial, es decir, si el Distrito Capital asumirá el costo retornándoles a los empresarios del transporte la diferencia por el menor ingreso producto de la tarifa diferencial, o serán los empresarios quienes asumirán el costo. Igualmente, Gustavo Petro abordó el tema de los costos al proponer que las líneas de Transmilenio que alimenten al Metro se hagan a través de vehículos de tecnologías híbridas. Un debate interesante que tiene una respuesta compleja y no definitiva.

De otra parte la eliminación del Pico y Placa, es una medida controvertida. Para unos, la implementación empujó las ventas de automóviles en Bogotá y propició buena parte de la inmovilidad actual. Para otros, la medida del pico y placa si pudo explicar una parte del aumento de automóviles en Bogotá, pero no es la causa principal. El dólar barato y el crecimiento de la economía nacional permitieron a la clase media y alta adquirir un segundo o tercer carro, de aquí, que la eliminación del pico y placa no le quitará fuerza a las ventas de automóviles en la Capital. Mientras que el transporte público no garantice comodidad y seguridad los habitantes de Bogotá preferirán el automóvil particular. Quitar el pico y placa convertirá todos los días de la semana en sábados: Insoportables. La medida del pico y placa es insuficiente para agilizar la movilidad de Bogotá, pero es un buen placebo para esta

enfermedad urbana. De otra parte, Petro no menciona el aumento de las motocicletas en la ciudad y por lo tanto ninguna directriz para atacar este fenómeno.

Al abordar el tema de las bicicletas, el nuevo Alcalde Petro, menciona en su propuesta tres elementos : 1) formar una red de ciclorutas, 2) un plan de áreas de parqueo unidas a Transmilenio, universidades y espacios urbanos densificados y 3) el impulso a la bicicleta pública, propuestas que traen beneficios y que no se diferencian substancialmente con las propuestas de los candidatos derrotados, esto implica que la bicicleta será un actor más en la política de movilidad y traerá beneficios al fin a los miles de ciudadanos que prefieren este modo de transporte. Es una buena luz en su planteamiento sobre movilidad.

En los contratos de concesión, que es un tema polémico porque dio origen al cartel de la contratación de la Administración Moreno, se considera que Petro tendrá un especial interés en ello puesto que fue reiterativo en su Campaña al afirmar que el esquema de concesión actual necesita ser revisado profundamente. La visión de riesgo compartido que solo beneficia a los dueños de los buses va ser un punto fijo en la agenda de movilidad y será un pulso que se espera gane el Alcalde.

Finalmente, la propuesta de Gustavo Petro, aborda dos temas que afectan la movilidad de Bogotá, y son expuestos de forma tangencial en su programa: El plan logístico y el sistema multimodal. El futuro Alcalde, acierta en detectar que la cantidad de camiones que distribuyen carga y que viene de lugares por fuera de Bogotá son un factor que contribuye a la congestión y piensa disminuir su efecto con la creación de parques logísticos en las cuatro entradas de la ciudad y con la implementación de restricción del tráfico pesado. También, el Alcalde electo propuso crear un sistema multimodal mediante el diseño de un sistema férreo y la salida hacia puertos fluviales en los ríos Magdalena y Meta. Estos son pronunciamientos genéricos que no tuvieron mayores concreciones y que falta por desarrollarse.

En conclusión, la propuesta de Gustavo Petro sobre Movilidad muestra elementos para despejar algunos nubarrones, pero sin embargo, en el panorama no está despejado del todo. En su propuesta, no está claro las fuentes de financiación para todas estas propuestas. Para dar un ejemplo, según el portal web [www.lasillavacia.com](http://www.lasillavacia.com), la propuesta de Petro – sin incluir el costo de la construcción de vías - para la sola construcción de la primera línea del metro es de 6 billones de pesos. Un valor que tendrá que apalancarse de alguna forma, y no será por tarifas lo que hace pensar que podrá venir por préstamos, recurso propios y de la nación, o mediante un novedoso sistema de concesiones, si es que el Alcalde le gana el pulso a los transportadores e inversores en la negociación que se avecina. La propuesta del Nuevo Alcalde Gustavo Petro sobre movilidad ofrece un panorama más claro que el actual pero no del todo luminoso”.