

Economía

NOTICIAS A UN CLIC

¿Qué impacto trae eliminar el Iman y el Imas?

Los productores de arroz dicen que costos del agua subieron 200% este año

f Facebook

t Twitter

g+ Google +

in LinkedIn

Miércoles, Septiembre 28, 2016

Metro en la Caracas reduciría el espacio a carros particulares



Bogotá Los anuncios de la Alcaldía Mayor de Bogotá en torno a la construcción del metro para la capital han generado una serie de dudas relacionadas con las inversiones, los tiempos y las obras que se tendrán que realizar.

En Inside LR, el gerente de la Empresa Metro, Andrés Escobar, respondió varios de los interrogantes además de confirmar que la empresa estará conformada legalmente hasta enero del próximo año, por ahora seguirán en el Palacio Liévano como contratistas de la Alcaldía.

¿Qué dicen los nuevos diseños, a qué conclusión llegaron?

Sellamos con la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN) el concurso para seleccionar el estructurador técnico, que tiene que hacer los diseños a fase dos, que no son los definitivos pero permiten hacer una identificación de costos y de riesgos muy precisa, lo que nos permitirá lanzar el concurso en el primer semestre del año entrante y adjudicar en el segundo semestre el o los contratos de desarrollo. El costo está estimado en \$34.000 millones.

¿Cuántas personas se van a movilizar en el metro?

El proyecto como paquete de inversión va estar destinado en 75% para el metro y 25% para troncales alimentadoras. Esa mezcla es la que mostró un mejor retorno de beneficios, porque permite que la gente use el metro. Si no tiene alimentación solo lo podrían usar las personas que viven cerca. Solo el metro servirá a 300.000 personas al día pero con la interconexión serán 650.000 personas diarias las que usarán el metro.

¿La avenida Caracas resiste los dos sistemas?

La Caracas necesita las dos infraestructuras. Para bien o para mal es la vía de más demanda de la ciudad, pasan en hora pico 51.000 personas en bus y 5.000 en carro, solo en un sentido. Cuando se diseñó se pensó para soportar 35.000 personas, por eso ha habido congestión. Estamos orientados a la integración física, donde sin salirse de la estación se encuentren los dos medios de transporte, con el mismo pago. La Caracas generó una gran oportunidad de integración.

¿Cómo irían los carriles?

Eso no está diseñado todavía, pero se contempla la idea de reducir el espacio de los vehículos e introducir espacio para bicicletas, es una de las propuestas de movilidad sostenible que tiene la Alcaldía que también se va a explorar para ser utilizada en la avenida Caracas y en todas las avenidas donde vaya a haber intervenciones buscando más espacio para las bicicletas y para el espacio público así sea a costa de reducir algo para los vehículos.

¿Cuanto cuesta operar el metro?

El funcionamiento del metro en viaductos elevados es 28% más barato por persona que cuando es subterráneo. Mover los trenes vale igual, eso depende del peso y del consumo de energía, en donde hay una gran diferencia es en la ventilación, iluminación y sustracción de aguas subterráneas.

Eso puede hacer la diferencia, pero no nos atrevemos a afirmar que la tarifa del metro puede ser la misma de Transmilenio, es un objetivo que el alcalde Peñalosa se ha trazado, tenemos que armar toda la ingeniería financiera para que la tarifa del metro sea la misma de Transmilenio.

¿Se aprovecharon los estudios que dejó la administración anterior?

Se van a usar los geológicos, los estudios de suelo son muy buenos, nunca se había hecho unos tan profundos y cercanos entre ellos. En el trazado sur, que son como 15 kilómetros, se van a usar para el diseño de las obras. En el tramo norte no se podía usar la tuneladora, hubiera tocado hacer una zanja de 20 metros de profundidad.

¿Cuánto va a gastar el Distrito en compra de predios?

El trazado que se adoptó es cerca de 65% el mismo que venía antes y por consiguiente, todo lo que se había adelantado de estudio y predios es válido. Lo que vamos a hacer es fruto del aprendizaje, donde hay un estación hay que hacer renovación urbana. El presupuesto para adquisición de predios es de cerca de \$700.000 millones, una quinta parte para el viaducto y las otras cuatro partes para las estaciones, que son para la renovación urbana, donde va a estar el tráfico de gente. Cada estación está separada por 1,4 kilómetros. Esperamos que se comience la compra de predios en noviembre.

¿Cuáles fueron las razones para el cambio del recorrido?

La variable más importante para determinar el trazado es la cantidad de usuarios, un metro no se hace porque sea un objetivo por sí mismo, eso es un fracaso de ciudad, lo que la ciudad necesita es bajar la congestión, para eso se hacen las inversiones.

¿Han calculado cuánto puede seguir subiendo el precio del proyecto por la devaluación?

Hay que prever muchas cosas y buscar una salida. Los costos van a subir, los componentes importados tendrán el efecto dólar y tenemos que hacer escenarios para ver cuánto se debe provisionar. 30% del proyecto es en dólar y 70% en pesos, pero este componente también tiene sus riesgos por precios de concreto, de hierro, de salarios, por lo que hay que hacer son las respectivas provisiones.

El perfil

Andrés Escobar es ingeniero civil de la Escuela de Ingeniería de Antioquia, tiene una maestría en Economía de la Universidad de los Andes, además de amplios estudios en gestión de la tierra en grandes proyectos urbanos. En su trayectoria fue gerente de Construcción de la Organización Luis Carlos Sarmiento Angulo, exdirector de Planeación Distrital y gerente de la Agencia de Renovación Urbana Virgilio Barco.

La opinión

Stalin Rojas

Director del observatorio de movilidad

“La propuesta es buena pues tiene continuidad. Si el metro y el bicarril quedan bien, la gente va a dejar de usar el vehículo particular”.